

Université « Les Tertiales » de Valenciennes
Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion,

Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité en droit du transport

Mémoire présenté par Mlle AVOINE Laetitia dans le cadre du
Master II Droit des affaires internationales et des transports,
sous la Direction de Monsieur Laurent Siguoir

Promotion 2010-2011

Sommaire

Introduction.....	3
-------------------	---

PARTIE 1

L'INSERTION DES CLAUSES LIMITATIVES OU EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre 1. - Les clauses limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur prévues indépendamment de la volonté des parties.....	8
Section 1.- Les clauses d'exclusion de responsabilité	
Section 2.- La limitation de responsabilité du transporteur passant par le plafonnement du montant de la réparation	
Chapitre 2. - L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur.....	30
Section 1.- Les conditions menant à la validité des clauses de responsabilité insérées dans le contrat de transport	
Section 2.- Sanction d'une répartition des risques excessive	

PARTIE 2

UNE REMISE EN CAUSE DE L'EFFICACITE DES CLAUSES LIMITANT OU EXONERANT LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Chapitre 1. - Les moyens mis à disposition du créancier du contrat de transport pour écarter les clauses de responsabilité.....	45
Section 1.- Les possibilités d'écarter la clause contractuelle de responsabilité	
Section 2.- Les moyens d'écarter les plafonds d'indemnisation	
Chapitre 2.- Enjeu particulier des limitations de responsabilité en cas de préjudice corporel.....	59
Section 1.- Une validité « tolérée »	
Section 2.- Un déclin d'application des plafonds limitant le droit à réparation des victimes d'un dommage corporel	
Bibliographie.....	71
Table des matières.....	73

Introduction

La particularité du droit des transports est d'avoir une grande diversité de sources qui diffèrent selon le mode de transport, que celui soit aérien, routier, ferroviaire ou maritime, ou qu'il concerne des personnes ou des marchandises, mais aussi selon le caractère national ou international du transport.

Autant de facteurs qu'il est nécessaire de prendre en compte pour appliquer le texte approprié, c'est pourquoi à ce stade il semble judicieux de présenter ces sources qui seront essentielles pour la poursuite de notre développement.

En ce qui concerne les sources internes, la France se distingue par l'existence de contrats types. Le code de commerce étant incomplet concernant les dispositions relatives au contrat de transport public routier de marchandises, a été décidée l'élaboration de ces contrats types « *dans le souci d'éviter d'avoir à redéfinir au coup par coup des clauses, qui sont pour le plus grand nombre d'entre elles, toujours les mêmes.* »¹

C'est ainsi qu'en application de l'article 8-II de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, le Conseil National des Transports (CNT) a élaboré ces textes qui reprennent les usages et coutumes des transporteurs.

De nature réglementaire et supplétive, ces derniers s'appliquent pour l'essentiel en transport routier et fluvial.

Le transport interne de personnes est ainsi régit en partie par le contrat-type voyageurs, et ce depuis le Décret n°2008-828 du 22 août 2008, qui vise « *le transport public non urbain de personnes, en transport intérieur, pour tout service occasionnel collectif, effectué par un transporteur au moyen d'un ou de plusieurs autocars.* »

En outre, pour ce qui est du transport interne de personnes, on peut également citer la loi du 5 juillet 1985, dite *Badinter*, relative à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur, mais également le Règlement du 23 octobre 2007 qui s'applique à l'ensemble des transports ferroviaires de personnes sur le territoire national, la communauté européenne ou même à l'étranger.

En matière de transport aérien, les choses sont plus simples puisque l'article L 321-3 du code de l'aviation civile renvoie à la Convention de Varsovie, que ce transport soit de personnes ou de marchandises.

Les sources internes sont plus nombreuses en matière de transport de marchandises.

Ce sont les lois du 12 juillet 1994 et du 16 janvier 2001 qui ont modernisé le droit fluvial en instaurant des contrats types régissant de façon supplétive le contrat de transport fluvial.

¹ I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.364

Pour ne pas tous les citer, on peut simplement dire qu'aujourd'hui il existe pas moins de 8 contrats-types en transport routier et 4 en transport fluvial.

De plus, le code de commerce contient des dispositions concernant le transport routier et fluvial, que l'on peut retrouver dans le Chapitre intitulé « Des Transporteurs » partant de l'article L.133-1 jusqu'à l'article L.133-7, mais aussi dans la section « Des commissionnaires pour les transports » de l'article L.132-3 à L.132-8.

On peut en outre citer la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, la loi du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives, ou encore la loi du 6 février 1998 qui renforce la protection du transporteur.

En ce qui concerne maintenant les sources internationales, à chaque transport est associée une convention différente.

En transport routier international de marchandises, c'est la Convention de Genève du 19 mai 1956, appelée CMR qui est applicable. Cette dernière régit les contrats de transport international par route à titre onéreux, réalisé entre deux pays différents, dont l'un au moins est contractant à la Convention, et ceci d'après son article 1^{er}.

La CVR est quant à elle relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route, et a été signée à Genève le 1er mars 1973.

En transport ferroviaire international, c'est la Convention de Berne, conclue en 1890 qui est destinée à régir ce domaine. Une révision de 1924 a conduit à la conclusion de deux autres conventions, l'une concernant le transport de voyageurs et de leurs bagages, appelé « CIV », et l'autre concernant le transport de marchandises dite « CIM », qu'on appellera RU-CIV et RU-CIM, 'RU' étant l'abréviation de 'règles uniformes'.

Enfin, il faut également préciser que la huitième révision, le 9 mai 1980, a donné naissance à la COTIF : Convention relative aux transports ferroviaires internationaux.

Le transport aérien international est quant à lui régi à la fois par la Convention de Varsovie, datant du 12 octobre 1929, dont l'application tend à s'atténuer pour laisser place à la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Ces deux conventions s'appliquent à la différence des autres sources, à tout transport international de passagers ou de marchandises.

Enfin, en transport maritime international, c'est la CMNI qui est applicable. En effet, le 3 octobre 2000, la Convention « relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure » a été signée en vue de régir ce secteur.

Ainsi, on remarque que le droit des transports ne manque pas de normes applicables, et dès lors qu'on étudie le contrat de transport peut se poser la question de savoir si l'ensemble de ces normes laissent une place à la liberté contractuelle des parties.

Cette liberté contractuelle, garantie par le Règlement Rome I du 17 juin 2008, permet aux parties de choisir la loi applicable à leur contrat. Liberté qui est également tirée de l'article 1101 du code civil qui énonce que « *Le contrat est une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent, envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.* »

Ainsi, les parties au contrat seront libres d'insérer les clauses pour lesquelles elles auront auparavant négocié, notamment des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité.

La clause limitative de responsabilité « *a pour objet de limiter par avance à une somme ou à un taux déterminé le montant des dommages et intérêts* », tandis que la clause de non-responsabilité « *a pour objet d'exonérer à l'avance une personne de toute responsabilité pour tel ou tel dommage possible.* »²

D'une manière plus concrète on peut dire que « *la clause limitative de responsabilité [...] bride le montant des indemnités que le débiteur devra payer à titre de réparation, s'il manque à son obligation.* »³

Dans n'importe quel type de contrat il est courant de rencontrer ce genre de clauses, et particulièrement dans les contrats de transports.

En effet, le transporteur va parfois faire son possible pour éviter de payer des dommages et intérêts ou tout au moins de les limiter, et cela va passer par l'insertion dans le contrat de transport de clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité.

Par conséquent, cette insertion peut se faire de façon contractuelle, toutefois, le transporteur voit aussi sa responsabilité limitée par le biais des dispositions des Conventions Internationales et des dispositions internes qui prévoient des clauses d'exclusion de responsabilité ou des plafonds d'indemnisation.

Ainsi, à première vue on pourrait penser que le régime du droit du transport est plutôt favorable au transporteur puisqu'il prévoit des moyens divers pour que ce dernier puisse échapper de façon totale ou partielle à l'indemnisation des victimes.

Des interrogations surgissent alors.

Dans le contrat de transport, quelles sont les enjeux de l'application ou de la non application des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité ?

Plus concrètement, est-ce que le régime qui est appliqué à ces clauses a tendance à atténuer la responsabilité du transporteur ou au contraire a-t-il tendance à l'accentuer ?

Ces questions paraissent légitimes car le fait de prévoir des plafonds ou même des clauses d'exclusion de responsabilité peut nous conduire à la conclusion que la responsabilité du transporteur s'en trouve atténuée, toutefois, cela reste à prouver, d'autant plus que malgré le principe de la liberté contractuelle, beaucoup de limites nous amène à penser le contraire.

² G. Cornu. *Vocabulaire Juridique*. 7^{ème} éd., Puf, Quadrige Dicos poche, 2006

³ O. Deshayes, « Les clauses limitatives de responsabilité contractuelle et répartition des risques d'inexécution », *RDC* 2008, p. 1008

De plus la question des enjeux de cette application est essentielle puisqu'en dépend l'indemnisation des victimes qui ne comprennent pas qu'on puisse leur opposer de telles clauses, surtout lorsque le dommage est corporel.

D'ailleurs, une phrase de Platon, extraite de *Gorgias* résume plutôt bien l'appréhension que peuvent ressentir les victimes vis à vis de ces clauses : « *Le plus grand mal, à part l'injustice, serait que l'auteur de l'injustice ne paie pas la peine de sa faute.* »

C'est la raison pour laquelle étudier les cas d'insertion des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité dans le contrat de transport (**Partie I**) mais aussi les hypothèses où l'efficacité de ces dernières est remise en cause (**Partie II**) nous permettra de traiter au mieux l'ensemble de ces interrogations.

Partie 1 : L'insertion des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité dans le contrat de transport

Chapitre 1 : Les clauses limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur prévues indépendamment de la volonté des parties

Afin de limiter ou d'exonérer la responsabilité du transporteur, les dispositions nationales, ainsi que les conventions internationales de transport, prévoient des clauses d'exclusions de responsabilité (*Section 1*), et également des plafonds indemnitaires (*Section 2*), ce qui donne a priori l'impression d'une certaine protection du transporteur par le biais de la prévision de ces limitations et exonérations.

Section 1 : Les clauses d'exclusion de responsabilité

D'après Madame La Professeure Martine Rémond-Gouilloud⁴, pour ce qui est du transport de personnes, « *l'alourdissement de l'obligation du transporteur se traduit par le nombre de plus en plus restreint de possibilités d'exonérations qui lui sont offertes* » (*I*), tandis que concernant le transport de marchandises, les régimes vont d'une certaine sévérité jusqu'à une « *relativité indulgence* » (*II*).

I. Un nombre restreint des possibilités d'exonération du transporteur de personnes

Le transporteur est en charge de nombreuses obligations, que celles-ci soit de moyen ou de résultat, telles que l'obligation de sécurité (*A*) ou même l'obligation de ponctualité ou de garde des bagages (*B*) qui ont pour point commun d'être atténuées par des clauses d'exclusion de responsabilité.

A) L'impact de l'obligation de sécurité du transporteur sur les causes d'exonération en cas de dommage corporel

Ces causes d'exonérations diffèrent suivant l'application du régime, que celui soit international (*1*) ou national (*2*).

1. Une évolution des clauses d'exclusion de responsabilité internationales

D'après Madame La Professeure Martine Rémond-Gouilloud, au départ les conventions internationales n'ont fait peser sur le transporteur de personnes qu'une présomption de faute, mis à part la convention de Varsovie.

Le transporteur pouvait donc se libérer de son obligation d'indemnisation en cas de dommage corporel, en prouvant simplement que ni lui ni ses préposés n'avaient commis de négligence, même lorsque les circonstances de l'accident demeuraient inconnues.

⁴ M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p. 53

Système qu'elle qualifie elle-même de « périmé », c'est pourquoi désormais le transporteur n'est plus libéré aussi facilement.

En effet, par exemple, pour le transport routier, l'article 11-1 de la CVR énonce que le transporteur est responsable à l'entrée et à la sortie du véhicule, pendant le transport et enfin pendant le temps de chargement et de déchargement des bagages.

Toutefois, ce dernier peut s'exonérer en apportant la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute du passager.

En outre, concernant les RU-CIV, l'article 26 §1 précise que le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire, survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, mais aussi quand il monte ou descend du véhicule.

C'est à dire que le transporteur ferroviaire est ici soumis à une obligation de sécurité de résultat qui se veut par définition plus contraignante.

De fait, ici le transporteur ne pourra s'exonérer qu'en établissant la preuve d'une cause étrangère, contrairement à l'obligation de moyens, comme pour le transporteur soumis à la CVR, pour laquelle ce dernier doit mettre en œuvre tous les moyens qu'il a à sa disposition pour arriver au résultat escompté.

En l'espèce cette cause étrangère prévue par les RU-CIV peut-être la faute du voyageur ou l'intervention d'un tiers, mais aussi le fait que l'accident soit causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire et que le transporteur, en dépit de la diligence requise, ne pouvait éviter.

Toutefois, quant à l'intervention d'un tiers, celle-ci doit être la cause exclusive du dommage et de manière à ce que ce dommage ait un caractère inévitable, précisions qui, soit dit en passant, restreignent considérablement les chances du transporteur d'être exonéré.

Enfin, concernant le transport aérien, et plus précisément la Convention de Montréal, il est énoncé que si le dommage est corporel, le transporteur est présumé responsable, ce dont on peut en déduire qu'il est en charge d'une obligation de sécurité de résultat.

De plus, cette même convention précise que lorsque le dommage est d'un montant inférieur à 113 000 droits de tirage spéciaux⁵ (DTS), le transporteur ne peut limiter ou exclure sa responsabilité qu'en cas de faute de la victime. Et au dessus de ce seuil, il ne s'exonéra que s'il prouve qu'il n'a pas été négligent ou que le dommage est le fait d'un tiers ou du comportement de la victime.

⁵ I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.509 : « Le DTS est une monnaie internationale fictive, constituée à partir d'un panier de monnaies nationales. La valeur du DTS est déterminée chaque jour par le FMI en fonction des fluctuations des monnaies qui le constituent. »

La Convention de Varsovie, quant à elle déclare que le transporteur s'exonéra en prouvant qu'il a bien pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il ne pouvait prendre de telles mesures.

Ainsi, comme l'a évoqué La Professeure Martine Rémond-Gouilloud, il est aujourd'hui beaucoup plus difficile pour le transporteur de s'exonérer par le biais des clauses d'exclusion de responsabilité en comparaison avec l'époque de la création des conventions internationales de transport.

Les choses sont néanmoins différentes pour le système français qui est resté sur une même constante concernant ces causes d'exonération du transporteur.

2. Une unique cause d'exonération inchangée dans le système national

En droit interne, c'est en matière de transport qu'a été créée l'obligation de sécurité avec le célèbre arrêt de la première chambre civile du 21 novembre 1911.

Aujourd'hui, le transporteur est en charge d'une obligation de sécurité de résultat, ce qui implique une présomption de responsabilité, qui ne s'efface pour le transporteur terrestre de personnes que devant la preuve d'un cas de force majeure.

Les transports terrestres français ont toujours connu ce seul système libératoire, il n'y a donc pas eu d'évolution. Toutefois, les juges sont de plus en plus exigeants concernant la reconnaissance des cas de force majeure.

En effet, celle-ci est appréciée « avec une rigueur sans cesse croissante »⁶.

Par exemple, dans un arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 6 février 1973⁷, il a été jugé que le verglas ne peut exonérer le voiturier que s'il est à la fois insurmontable et imprévisible.

En effet, tout comme le précise René Rodière⁸, « La règle est certaine. Un événement ne vaut libération du transporteur que s'il répond aux caractéristiques d'imprévisibilité et d'insurmontabilité ».

C'est pourquoi d'après lui « la cassation s'imposait », la Cour de Rennes s'étant simplement contentée de retenir le caractère imprévisible, sans rechercher si le verglas avait constitué une circonstance insurmontable pour le voiturier.

De la même façon, la Chambre des Requêtes, dans un arrêt du 19 février 1872 a déclaré que « Le caractère de force majeure n'est reconnu à la guerre ou à la grève que s'il résulte, pour le transporteur, une impossibilité absolue d'exécuter le contrat. »

⁶ M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p. 54

⁷ Cass.com, 6 février 1973, n°71-13.436

⁸ R.Rodière, note sous Com. 6 février 1973, *JCP 1973.II.17 501*

Autre exemple concret, est celui de la comparaison du système français pour lequel la faute du passager, pour pouvoir exonérer le transporteur doit revêtir les caractères de la force majeure, alors que pour celui des RU-CIV une simple faute du voyageur suffit à exonérer le transporteur.

On peut donc penser que l'arrêt de la 2^{ème} chambre civile de la cour de cassation du 23 janvier 2003 qui énonce que « *n'est pas imprévisible pour la SNCF le fait, pour la victime, d'être descendue d'un train en marche, dès lors que le système de fonctionnement des portes rend cet acte possible, bien que dangereux* », n'aurait pas donné la même solution si les juges avaient fait application des RU-CIV.

Ainsi, la sévérité des juges vis à vis de l'appréciation des caractères de la force majeure concernant le contrat de transport est flagrante, il faut y voir une volonté d'inciter les transporteurs à renforcer la sécurité à l'intérieur des moyens de transports.

Les juges ne sont pas les seuls à aller dans le sens de la sévérité pour ce qui est des cas d'exonérations du transporteur, puisque le législateur a également la même tendance, preuve en est de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

L'article 2 de cette loi dispose que « *Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule.* »

Par conséquent, force majeure et fait d'un tiers perdent leur effet exonératoire, tandis que la faute de la victime n'occupe plus qu'un rôle marginal, mentionné dans l'article 5 qui déclare que : « *La faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis.* »

Toutefois d'après La Professeure Martine Rémond-Gouilloud, « *un tel régime [...] est irréaliste dans un contexte de concurrence internationale.* »

Et pour appuyer son argumentation, cette dernière prend l'exemple du Protocole aérien de Guatemala-City de 1971, dans lequel la responsabilité du transporteur est automatiquement engagée « *par cela seul que le fait s'est produit à bord de l'aéronef* ».

Conception, qualifiée de « radicale », et qui, combattue par les compagnies aériennes, n'est jamais entrée en vigueur.

Cette même sévérité des juges nationaux se retrouve concernant les clauses d'exclusion de responsabilité du transporteur en matière d'horaires et de bagages.

B) L'exonération du transporteur malgré un retard ou un dommage aux bagages

Des clauses d'exclusion de responsabilité existent en cas de retard (1) ou en cas de perte ou d'avarie des bagages du passager (2), même si le transporteur est à la fois tenu par une obligation de ponctualité et d'une obligation d'acheminement des bagages.

1. Les causes d'exonération du transporteur à travers l'obligation de ponctualité

L'obligation de ponctualité du transporteur est essentielle en matière de contrat de transport.

Preuve en est des célèbres arrêts *Chronopost*⁹ dans lesquels, malgré la prévision d'une clause limitative de responsabilité, les juges condamne la société Chronopost à indemniser le préjudice réel subi par l'expéditeur, pour le non respect des délais prévus contractuellement.

A ce propos, le Professeur Alain Sériaux¹⁰ a d'ailleurs précisé, à juste raison, que « *si même les trains de banlieue doivent être à l'heure, on ne voit pas au nom de quoi faire grâce de cette si précieuse ponctualité à ceux qui, cette fois, ne puisent qu'en elle leur raison d'être.* »

De plus, la cour d'appel de Paris, le 4 octobre 1996 a précisé que « *les manquements de la SNCF à son obligation de ponctualité peuvent engager sa responsabilité contractuelle* », ce qui atteste de l'impact qu'a cette obligation pour le transporteur.

Et on se rend compte également de l'importance de cette obligation à travers les conventions internationales.

Le Chapitre 2 des RU-CIV intitulé « *Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire* » met en effet à la charge du transporteur une obligation de ponctualité de résultat, à la condition toutefois que le voyageur ne puisse poursuivre le voyage le même jour ou que cela ne soit pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données.

L'article 32 §2 de ses règles rajoute que le transporteur ferroviaire sera exonéré si le retard est dû à des circonstances extérieures qu'il ne pouvait éviter, à une faute du voyageur ou enfin au comportement d'un tiers.

En droit aérien, les conventions prévoient que le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard, sauf s'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou s'il lui était impossible de les prendre.

Ici le transporteur aérien supporte en plus la preuve de l'existence d'une cause d'exonération, ce qui rajoute une difficulté non négligeable pour l'obtenir.

D'autant plus que des éléments tels que la fermeture d'un aéroport ou les mauvaises conditions météorologiques¹¹ ne sont exonératoires que si le transporteur démontre qu'il a

⁹ Com. 22 octobre 1996, Bull.civ.IV, n°261

¹⁰ A.Sériaux, note sous Com. 22 octobre 1996, *D.1997*, p.122

entreprend les démarches nécessaires pour assurer le décollage à l'heure prévue ou qu'il a réellement tenté de placer les voyageurs sur un autre vol.

Ainsi, on remarque une certaine sévérité quant à l'appréciation des juges face à ces causes d'exonération.

Qu'en est-il des causes d'exonération en matière de bagages ?

2. Obligations du transporteur envers les bagages atténuées par les possibilités d'exonérations de responsabilité

Le voyageur est responsable de sa personne mais également de ses bagages à main.

Ainsi, le transporteur national n'est pas responsable contractuellement des dommages que pourraient subir les bagages à main.

Toutefois, en droit interne, la cour de cassation a estimé que le transporteur routier était tenu d'une obligation de résultat concernant les bagages placés en soute, de sorte qu'il doit répondre de leur disparition.¹²

En matière de transports ferroviaire et aérien, la solution semble être différente du fait de l'enregistrement possible des bagages.

Par exemple, il a été jugé que la SNCF est responsable du vol des bagages à main dans les casiers des TGV (Paris, 1^{ère} ch. B, 14 oct. 1993), mais que cette responsabilité contractuelle ne doit pas s'étendre pour les bagages restés sous la garde du voyageur (Paris, 8^{ème} ch. A, 23 nov. 1993).

En droit international, pour le transport routier, la CVR affirme dans son article 14 que pour les bagages confiés au transporteur, celui-ci en est responsable dès leur prise en charge jusqu'à leur livraison.

Par contre, pour les bagages que l'utilisateur conserve avec lui, le transporteur est responsable durant le temps passé par les bagages dans le véhicule.

Dans le paragraphe 2 du même article, il est toutefois prévu des cas d'exonération de responsabilité.

A savoir, le transporteur routier peut s'exonérer dès lors que la perte ou l'avarie provient d'un vice propre au bagage, d'un cas de force majeure, ou de la nature particulière d'un risque lié au caractère dangereux ou périssable du bagage.

Les RU-CIV prévoient quant à elles que le transporteur est tenu d'une obligation de résultat en matière de bagages.

¹¹ Trib.com.Paris, 15 novembre 2005, n° Jurisdata 2005-294474

¹² Cass. 1^{ère} civ, 26 septembre 2006, n° 03-13.726

Ainsi, le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie subis par le bagage de la prise en charge jusqu'à la livraison.

Pour ce qui est des bagages à main, l'article 15 dispose que : « *La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.* »

Cependant, l'article 33 complète cette affirmation en précisant qu'en cas de dommages aux bagages à main consécutifs à une faute du transporteur, ce dernier en sera alors responsable.

Pour les autres bagages, le transporteur pourra s'exonérer en apportant la preuve que le dommage est dû à une faute du voyageur, ou provient d'un ordre de ce dernier ne résultant pas de sa propre faute, ou d'un vice propre au bagage, ou enfin en prouvant que le dommage est dû à des circonstances qu'il ne pouvait éviter et qui ont eu des conséquences qu'il ne pouvait que subir.

Dans le domaine du transport aérien, il faut savoir que l'article L.322-3 du code de l'aviation civile français prévoit que la responsabilité du transporteur de bagages est régie par la Convention de Varsovie, même si le transport n'est pas international.

Et cette convention prévoit également, sans surprise, que le transporteur est responsable des dommages causés aux bagages enregistrés pendant le temps du transport.

L'article 20 déclare que le transporteur n'est responsable que s'il ne parvient pas à prouver qu'il n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de les prendre.

La Convention de Montréal prévoit le même type de responsabilité mais avec des exonérations différentes, à savoir, en l'espèce le vice propre du bagage ou la faute du voyageur.

En transport de marchandises, les causes d'exonération sont différentes.

II. Les causes d'exonération du transporteur de marchandises : instrument de mesure de la sévérité des régimes

Que ce soit par des causes générales (*A*) ou particulières que le transporteur se trouve exonéré de sa responsabilité, cela entraîne des conséquences (*B*), notamment au niveau du contrat et de l'indemnisation.

A) Les causes générales d'exonération du transporteur de marchandises

La sévérité (*1*) ou l'indulgence (*2*) des régimes applicables aux différents transports peuvent être appréhendées par l'analyse du nombre des cas d'exonérations de responsabilité du transporteur.

1. Une sévérité appréhendée par le nombre des cas d'exonération

La convention de Paris de 1960, qualifiée de « *parangon de sévérité* »¹³, prévoit que l'exploitant de l'installation nucléaire est responsable des dommages causés par la substance transportée, si les propriétés particulières de cette substance ont été la cause du dommage.

Une grande sévérité est prévue à l'égard de l'exploitant puisque qu'il doit répondre seul de ces dommages causés pendant le transport puisque toute autre action à l'encontre d'une autre personne est prohibée.

De plus, aucun événement, même si celui-ci revêt les caractères de la force majeure, ne pourra l'exonérer, sauf la faute de la victime.

Par conséquent, inutile de mentionner à quel point ce régime est sévère.

Dans un ordre décroissant, on retrouve le régime français via l'article L.133-1 du code de commerce.

En effet, cet article prévoit l'exonération du transporteur terrestre de marchandises en cas de force majeure ou de vice propre de la chose, tout en sachant que c'est à ce dernier d'en apporter la preuve.

Comme nous l'avons vu précédemment, les juges apprécient de façon restrictive les cas de force majeure, ce qui renforce en quelque sorte la sévérité du régime national envers le transporteur.

Pour preuve, l'exemple du vol de camion illustre bien le propos.

Ce phénomène qui a pris des proportions importantes ces dernières décennies, est aujourd'hui devenu banal, à tel point que le transporteur obtient difficilement son exonération.

Par exemple, la cour d'appel de Versailles, le 21 janvier 1999, a jugé que le transporteur ne pouvait être exonéré lorsque « *le vol avec violence dont a été victime le voiturier est survenu alors que celui-ci a commis une faute d'imprudence en choisissant de garer son camion, de nuit, sur une aire de stationnement non gardée, dans une zone géographique où le risque d'agression était important alors qu'il ne pouvait ignorer ni la fréquence des vols sur parkings, ni la nature aisément commercialisable des marchandises transportées et le caractère peu protecteur de son camion muni d'une simple bâche.* »¹⁴

Ainsi, cette agression n'est pas considérée comme un cas de force majeure par les juges, et le transporteur n'a donc pas pu être exonéré de sa responsabilité alors que la perte des marchandises a été consécutive à un vol avec agression.

Toutefois dans un arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 29 mai 2001, le transporteur a en l'espèce obtenu l'exonération de sa responsabilité, en raison de la preuve d'un cas de force majeure puisque celui-ci « *sauf à se rendre coupable de non-assistance à personne apparemment en danger, a stoppé son véhicule devant le corps inanimé d'un*

¹³ M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p. 60

¹⁴ CA Versailles, 21 Janvier 1999, 12ème Chambre, 2ème section, Auguste c/ SA Gefco

cycliste, alors qu'aucun fait ne pouvait l'inciter à la méfiance, que les conditions de la prise d'otage excluait toute résistance du chauffeur, le caractère insurmontable du vol étant ainsi établi. »¹⁵

Par conséquent, on peut penser, suite à la comparaison entre ces deux arrêts que le transporteur qui décide de faire une pause sur un parking ne pourra en aucun cas obtenir son exonération, même en cas de vol avec agression, puisque dans un arrêt de la cour d'appel de Dijon du 26 septembre 1995, le transporteur n'a pas non plus obtenu son exonération alors que cette fois il stationnait sur un parking clôturé et fermé à clé.

Appréciation qui semble ainsi sévère pour le transporteur, en plus du faible nombre des possibilités offertes à celui-ci d'être exonéré.

Enfin, au titre des régimes qu'on peut qualifier de « sévère », en comparaison aux autres, on peut également citer le régime aérien de la Convention de Varsovie dans lequel le transporteur ne peut se libérer que s'il parvient à prouver qu'il a pris toutes les mesures nécessaires en vue d'éviter le dommage ou qu'il s'est trouvé dans l'impossibilité de les prendre, ou en cas de faute de la victime.

Toutefois ce dernier système est périmé, concurrencé par la Convention de Montréal, qui peut être qualifiée de régime plus indulgent envers le transporteur.

2. Une relative indulgence

La Convention de Montréal compte en effet pas moins de 5 cas d'exonérations différentes, à savoir :

- La nature ou le vice propre de la marchandise
- L'emballage défectueux réalisé par une personne autre que le transporteur, ses préposés ou mandataires
- La faute de la victime
- Un fait de guerre ou de conflit armé
- Un acte de l'autorité publique en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

C'est pourquoi au vu de la différence du nombre d'exonérations possible pour le transporteur aérien, on peut dire que ce régime prévu par la Convention de Montréal est plus « indulgent » que celui prévu par la Convention de Varsovie.

L'article 17 §2 de la CMR ainsi que l'article 23 §3 des RU-CIM prévoient quant à eux 4 cas d'exonérations de responsabilité dont le transporteur devra apporter la preuve pour être libéré.

D'abord, la faute de l'ayant droit, c'est à dire celui qui au final est propriétaire de la marchandise. Cette faute se limite ici au défaut d'information ou à la mauvaise rédaction des

¹⁵ Cass.com, 29 mai 2001, n°98-17247

documents de transport, puisque l'insuffisance d'emballage ou la défectuosité du chargement font l'objet d'une cause spéciale d'exonération.

Ensuite, un ordre de l'ayant droit ne résultant pas d'un ordre du transporteur. Il s'agira ici d'instructions données soit sur la lettre de voiture, soit ultérieurement dans le cadre d'une modification du contrat ou d'un empêchement au transport.

Le troisième cas d'exonération est celui des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et des conséquences auxquelles il ne pouvait échapper. Cas qui peut nous faire penser à l'exonération française par la force majeure, toutefois, dans le système international, le caractère d'imprévisibilité n'existe pas. Il suffit que l'événement soit inévitable et que ses effets soit insurmontables.

Enfin, le transporteur peut également prouver que le dommage est dû à un vice propre de la marchandise pour espérer être exonéré.

Pour ce qui est de la Convention CMNI, celle-ci offre, via son article 16, au transporteur la possibilité de s'exonérer par la preuve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu échapper.

Ainsi, le fait de ne prévoir que cette unique clause d'exclusion de responsabilité pour le transporteur fluvial international peut nous amener à penser qu'il ne s'agit pas d'un régime qu'on pourrait qualifier d'indulgent.

Cependant, en plus de cette cause d'exonération générale, s'ajoutent des causes particulières d'exonérations de responsabilité du transporteur pour la CMR, les RU-CIM mais aussi pour la CMNI.

B) La prévision de risques particuliers amenant à l'exonération du transporteur

Les causes générales d'exonération sont complétées par des causes spéciales (1), qui produisent des effets pourtant similaires (2).

1. La présence de causes spéciales d'exonération majorant l'apparente indulgence

Le système de la CMR présente une véritable originalité quand on s'intéresse aux causes d'exonérations spéciales qu'elle prévoit dans son article 17§4.

Dans ce système, le transporteur est favorisé puisqu'il lui suffit d'établir que le dommage a pu résulter d'un des 6 risques prévus par la CMR, il bénéficie alors d'une présomption.

Présomption qui a pour conséquence que c'est à celui qui conteste la réalité de l'événement évoqué par le transporteur de rapporter la preuve de l'absence causale de cet événement avec le préjudice.

C'est pourquoi on peut parler d'un régime de responsabilité atténué, en comparaison aux régimes précédemment énoncés.

Parmi les 6 risques particuliers on trouve : l'emploi de véhicules non bâchés, tout en sachant que ce mode de transport doit être indiqué sur la lettre de voiture ; insuffisance d'emballage, sauf si elle était apparente et que le transporteur ne l'a pas mentionné lors de la prise en charge ; manutention assurée par l'expéditeur ou le destinataire ; vulnérabilité particulière de la marchandise tenant à sa nature, pour lequel l'article 17§4 mentionne notamment la rouille, la détérioration intérieure et spontanée etc.... ; l'insuffisance ou l'imperfection des marques et numéros de colis ; et enfin le risque lié au transport d'animaux vivants.

Pour le transport ferroviaire international, les RU-CIM prévoient les mêmes causes spéciales avec en prime un autre risque particulier qui est celui du « *transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.* »

En outre, a en juger par le nombre plus élevé des cas d'exonérations offerts par le droit maritime, on peut croire que le transporteur maritime bénéficie d'une responsabilité atténuée par rapport aux autres transporteurs.

Ainsi, en plus des 7 cas précédemment cités, il faut en l'espèce en rajouter 2 de plus, qui ne sont autre que la possible exonération pour les transports sur le pont ou en calle ouverte, et l'exonération en raison d'une cause liée aux opérations de secours ou de sauvetage sur les voies fluviales. Enfin, on admet une exonération liée à la défectuosité du bateau existant avant le voyage.

Toutefois, comme le précise Madame La Professeure Martine Rémond-Gouilloud¹⁶, cette indulgence doit être relativisée.

En effet, le transport maritime est en quelque sorte plus « *risqué* » que les autres transports en ce qui concerne la conservation de la marchandise puisque cette dernière est ballotée pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines en milieu humide.

C'est donc pour ces raisons que cette indulgence pour le transporteur maritime peut être expliquée.

Malgré une différence de régimes, comme on l'a vu, pour les clauses d'exclusion de responsabilité, ces derniers se rejoignent sur les conséquences liées à l'exonération du transporteur.

2. Les conséquences attachées à l'existence d'une cause de libération

La première conséquence est bien évidemment l'effet exonératoire pour le transporteur.

¹⁶ M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p. 62

Exonération qui peut être totale si la preuve a été rapportée que le fait est la seule cause du dommage, ou partielle dans les autres cas, comme par exemple une faute du transporteur accompagnant l'événement invoqué.

Ainsi, la libération du transporteur reporte les conséquences du dommage sur le « *chargé des risques du transport* ». ¹⁷

L'article L.132-7 du code de commerce énonce à ce propos que « *La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf recours contre le commissionnaire et le voiturier chargé du transport.* »

Par conséquent, le risque est supporté en droit interne, par le propriétaire de la marchandise, qui en pratique est généralement le destinataire de celle-ci s'il est en même temps l'acheteur.

Section 2 : La limitation de responsabilité du transporteur passant par le plafonnement du montant de la réparation

Les plafonds édictés par les textes peuvent être qualifiés d'avantageux pour le transporteur (**I**) même si ils peuvent être remis en cause (**II**).

I. Des plafonds avantageux pour le transporteur

Ces plafonds qu'on peut dire avantageux puisque l'indemnisation qu'ils prévoient ne pourra pas être supérieure, sont différents suivant le type de transport, mais aussi suivant qu'il s'agisse soit d'un transport de personne (**A**), soit d'un transport de marchandise (**B**).

A) La limitation de responsabilité du transporteur de personne par un plafonnement indemnitaire

Que ce soit en cas de préjudice corporel (**I**) ou en cas de retard ou de dommages aux bagages (**2**), le transporteur voit sa responsabilité en quelque sorte limitée par la prévision de plafonds indemnitaires qui ne doivent pas être dépassés.

¹⁷ M.Alter, *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*, Dalloz, 3^e éd., 1996, p.78

1. Une indemnisation plafonnée en cas de préjudice à la personne

La doctrine étant hostile à ces plafonds qui viennent « *amputer le droit de la victime à la réparation intégrale de son préjudice* »¹⁸, celle-ci l'est d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un plafond concernant la limitation de responsabilité du transporteur en cas de dommage corporel.

Pour autant, cela n'a pas empêché les conventions internationales de prévoir ce type de plafonds.

La CVR prévoit en effet que les dommages et intérêts dus par le transporteur pour un même événement ne peuvent pas dépasser 250 000 F par victime.

Il s'agit ici d'une limite qui s'applique, d'après l'article 13§4, à l'ensemble des créances nées de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale causées au passager.

Toutefois, la convention autorise les Etats contractants à fixer une limite supérieure ou à dé plafonner, et prévoit que si le transporteur a son établissement dans un Etat non-contractant dont la loi prévoit une limite supérieure ou n'en prévoit pas, c'est la loi de cet Etat qui s'appliquera.

On retrouve le montant de 250 000 francs-or, soit 8300 DTS¹⁹ dans la Convention de Varsovie qui s'applique aussi bien en transport aérien international que national depuis que la loi du 2 mars 1957 en a énoncé le principe dans l'article L.321-3 du code de l'aviation civile.

Toutefois, la Convention de Montréal n'est une fois de plus pas similaire au « système Varsovie ».

En effet, cette dernière prévoit que pour les dommages résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un voyageur ne dépassant pas 113 100 DTS, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité. Et au delà de ce seuil, il pourra s'exonérer de sa responsabilité en cas de fait d'un tiers, de faute de la victime ou d'absence de faute de sa part.

Ainsi, la Convention de Montréal protège mieux, que les 2 régimes précédents, les intérêts de la victime, ce qui est peut-être dû à une prise en compte des critiques de la doctrine qui a pu être faite puisque la Convention de Montréal a été signée en 1999 alors que la Convention de Varsovie date de 1929.

Quant au transporteur ferroviaire, celui-ci doit, conformément à l'article 27 des RU-CIV prendre en compte les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques, mais aussi il doit indemniser, en l'absence de décès, les blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur d'après cette fois-ci l'article 28.

L'ensemble des régimes précités ne prévoient l'indemnisation que du préjudice matériel, cependant, l'article 11 du régime du transporteur ferroviaire international dispose que le

¹⁸ F. Ewald, A. Garapon, G. Martin et al., *Les limites de réparation du préjudice*, Dalloz, 2009, p.83

¹⁹ I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.552

renvoi aux RU-CIV s'effectue « *sans préjudice du droit national octroyant au voyageur une plus grande indemnité* ».

Ainsi, les voyageurs français pourront être indemnisés de leur préjudice moral, en plus de leur préjudice matériel, et ce, conformément aux principes généraux du droit français.

De plus, le règlement du 23 octobre 2007 impose aux entreprises ferroviaires des obligations supplémentaires, comme celle de l'article 13 qui pose l'obligation de verser des avances en cas d'accidents corporels.

Enfin, on peut dire que le régime maritime est celui qui avantage le plus la victime et qui donc atténue le moins la responsabilité du transporteur en prévoyant un plafond de 46 666 DTS par passager, avec un plafond global de 25 millions de DTS par navire, et ce pour le transport aussi bien interne qu'international depuis que la loi du 23 décembre 1986 a inséré l'article 40 dans la loi du 18 juin 1966 qui renvoie aux dispositions de la Convention de Bruxelles.²⁰

Par conséquent, on constate que le transporteur a sa responsabilité limitée par la prévision de ces plafonds puisqu'il ne pourra pas être tenu d'indemniser à un montant supérieur que celui qui est fixé par les textes.

Toutefois, cette responsabilité est plus ou moins atténuée selon le mode de transport, ce qu'on peut également constater en cas de faille à son obligation de ponctualité ou en cas de préjudice aux bagages.

2. Une indemnisation plafonnée en cas de retard ou de dommages aux bagages

La responsabilité du transporteur concernant les retards et les bagages est également limitée par des plafonds prévus par les textes, que ceux-ci soit conventionnels, légaux, ou réglementaires.

Concernant la réparation des préjudices aux bagages, l'article 16 de la CVR limite cette indemnisation à 500 francs-or par unité de bagages et 2000 francs-or par voyageur. Tout en prévoyant que pour les objets que le passager conserve avec lui, cette limite passe à 1000 francs-or.

Pour ce qui est du voyageur ferroviaire, le transporteur devra réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1400 unités de compte par passager. Ce régime est plus développé puisque les RU-CIV prévoient en outre qu'en cas de perte totale ou partielle des bagages enregistrés, le transporteur doit payer si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle n'excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1200 unités de compte par colis.

²⁰ P. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz, 8^{ème} éd, 2010, p.432

Et si le montant n'est pas prouvé, le transporteur ferroviaire devra payer une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le transporteur doit en plus restituer le prix du transport des bagages, tout en sachant qu'en cas d'avarie de ceux-ci, le transporteur devra en outre payer une indemnité égale à leur dépréciation.

Plus il y a de régimes, plus il y a de différences puisque concernant la Convention de Varsovie, celle-ci prévoit une indemnisation à hauteur de 250 francs-or maximum par kilogramme enregistré, alors que le transport aérien soumis à la Convention de Montréal se verra appliquer la limite maximale de réparation de 1 131 DTS par passager, que ce soit pour les bagages à main ou pour les bagages enregistrés.

Difficile de s'y retrouver parmi l'ensemble de ces plafonds, d'autant plus que l'unité de mesure de l'indemnisation est spécifique à chaque transport. Une chose est sûre c'est que ces régimes limitent la responsabilité du transporteur en prévoyant ces plafonds de réparation maximale puisque la victime du dommage ne pourra pas prétendre à une indemnisation supérieure si cela n'a pas été prévu.

Concernant maintenant les dommages consécutifs au retard, à l'annulation ou au refus d'embarquement.

Le voyageur maritime pourra prétendre à une réparation d'au maximum 167 000 DTS pour un vaisseau ne jaugeant pas plus de 500 tonneaux, plafond qui augmente avec le tonnage.²¹

Tandis que d'après la Convention de Montréal, la responsabilité du transporteur pour retard est limitée à 4 694 DTS par passager, selon l'article 22-1, et en cas d'annulation, le voyageur pourra prétendre à des compensations financières, à des repas, rafraîchissements, à un hébergement ou même au remboursement de son billet si l'annulation en question le retarde d'au moins 5 heures.

Enfin, le passager ferroviaire peut quant à lui prétendre à une indemnité comprenant d'après l'article 32-1 des RU-CIV « *les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur* », si le voyage ne peut plus se poursuivre le même jour et que l'événement est dû à une cause étrangère au transporteur.

Toutefois, le règlement du 23 octobre 2007 va plus loin que les RU-CIV en prévoyant le remboursement du billet, la poursuite du voyage ou le réacheminement « *lorsqu'on peut s'attendre raisonnablement à ce qu'un train arrive avec plus de 60 minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport.* » (Article 16)

Et à défaut de ce remboursement, le voyageur pourra alors demander une indemnisation.

²¹ P. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz, 8^{ème} éd, 2010, p.432

Ainsi, le voyageur communautaire ou national est mieux protégé au niveau de l'indemnisation que le passager international, ce qui va de paire avec la limitation de responsabilité du transporteur.

Les mêmes cas de limitations sont prévus pour le transporteur de marchandise.

B) Le montant de la réparation dû par le transporteur de marchandise

La limitation de responsabilité du transporteur sera plus ou moins atténuée selon la prise en compte du préjudice qui pourra être indemnisé (1), mais aussi selon le montant du plafond (2).

1. Le préjudice indemnisable

En droit français, tous les éléments du préjudice sont indemnissables, que celui-ci soit moral ou matériel.

A la différence du droit interne, la CMR n'accorde que la réparation du seul préjudice matériel. Cependant cette convention n'a pas la même conception du préjudice matériel que le droit français puisqu'elle ne prend en compte que l'indemnisation de la perte ou de la dépréciation, là où notre droit national indemnise tous les éléments liés à ce préjudice matériel.

Par exemple, la cour d'appel d'Amiens, le 23 novembre 1990²² a exclu le préjudice commercial de l'indemnisation due par le transporteur routier international, tout comme les frais financiers²³.

Alors que s'il s'agissait d'un transport routier national, ces éléments auraient été pris en compte pour le calcul de l'indemnisation, ce qui nous amène à penser qu'en l'espèce la responsabilité du transporteur routier international est plus atténuée que celle du transporteur routier national puisque qu'en plus de ne pas prendre en compte le préjudice moral, le préjudice matériel est beaucoup plus restreint que l'interprétation qui en est donné par le droit français.

Toutefois, sont remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport litigieux²⁴ car ils sont considérés comme étant étroitement liés au transport.

Pour les autres frais, c'est en quelque sorte au cas par cas que la jurisprudence a tranché le fait de savoir s'ils étaient ou non indemnissables par le transporteur, comme par exemple les frais

²² CA Amiens 23 nov. 1990, *BT 1991*

²³ CA Paris, 6 nov. 1979, *BT 1979.574*

²⁴ I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1ère éd., 2010, p.509

d'expertise privée qui doivent être pris en compte²⁵, alors que les frais d'expertise judiciaire²⁶ non.

Et d'après l'article 23§1 de la CMR, l'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise « *au lieu et à l'époque de la prise en charge* ».

Comme en transport routier international, les RU-CIM n'envisagent l'indemnisation que du préjudice matériel, mais seulement de la perte subie et pas du gain manqué.

Ce qui a pour conséquence que la responsabilité du transporteur ferroviaire international est davantage atténuée par rapport à celle du transporteur routier international.

En effet, l'article 30 dispose qu' « *En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages et intérêts, une indemnité calculée d'après le cours de la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.* »

De la même façon, les frais qui sont en relation avec le transport de la marchandise en cause sont remboursés.

Pour le transporteur aérien, la Convention de Varsovie n'a prévu aucune disposition concernant le préjudice indemnisable, or, dans le silence de cette convention, ce préjudice est déterminé par la loi nationale applicable.

Par conséquent, si la loi française est applicable, le préjudice indemnisable doit comprendre la valeur de la marchandise avariée ou perdue, mais aussi tout préjudice supplémentaire prouvé par l'ayant droit.

Donc en ne prévoyant rien, la Convention de Varsovie n'est pas nécessairement favorable au transporteur, surtout si au final la loi française est applicable puisque dans ce cas, le préjudice que ce dernier devra indemniser englobe beaucoup plus d'éléments que dans les autres régimes.

La conduite suivie par la CMNI semble se rapprocher de celle suivie par la CMR et les RU-CIM sans toutefois l'annoncer clairement.

L'article 16§1 de ladite convention dispose que « *Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise (...)* ». La généralité des termes employés ne tranche pas la question de savoir si le transporteur doit ou non indemniser tous les éléments du préjudice²⁷. Toutefois, à la lecture de l'article 19 qui prévoit entre autres : « *une indemnité égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport en cas de perte totale ; une indemnisation à hauteur de la perte de valeur en cas de perte partielle ou du dommage* », on comprend que seules les pertes matérielles doivent être indemnisées.

25 CA Riom, 16 oct. 1981, BT 1982.11.

26 CA Montpellier, 19 nov. 2002, BT 2003, p.31

27 I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, Droit des transports, Dalloz, 1ère éd., 2010, p.514

Cette limitation de responsabilité passe également par des plafonds fixés notamment par les conventions internationales.

2. Les plafonds indemnitaires limitant la responsabilité du transporteur

Ces plafonds permettent en effet de limiter la responsabilité du transporteur, pour autant suivant le mode de transport, des plafonds plus ou moins élevés sont appliqués, ce qui nous permet de les distinguer les uns des autres pour ensuite repérer celui qui est le plus favorable au transporteur de marchandise.

Le plus favorable semble être le régime appliqué au transporteur routier par la CMR.

Celle-ci prévoit en cas de perte totale ou partielle le plafond de 8,33 DTS par kilogramme de poids brut manquant, et ce d'après les dispositions de l'article 23§3.

En cas d'avarie, l'indemnité correspond à la dépréciation subie par la marchandise suivant que celle-ci soit totale ou partielle.

Et pour ce qui est du retard, le transporteur ne sera tenu à réparation que si l'ayant droit prouve un préjudice consécutif à ce retard. Si cette preuve est rapportée, le plafond s'élève ici au maximum jusqu'au prix du transport.

Le transporteur n'est pas obligé d'indemniser l'ayant droit au dessus du seuil qui a été fixé si cela n'a pas été expressément prévu, en conséquence, moins les plafonds seront élevés, plus le transporteur aura sa responsabilité limitée.

C'est pourquoi le qualificatif de « plus favorable » peut être utilisé à l'égard du régime appliqué par la CMR puisque dans les autres régimes, les plafonds sont plus élevés.

Les RU-CIM prévoient en effet un plafond s'élevant à 17 DTS par kilogramme de masse brute manquante dans la situation d'une perte totale ou partielle, et un plafond du quadruple du prix du transport en cas de retard, ce qui est nettement plus élevé que pour la marchandise transportée par route.

De plus, là où la Convention de Varsovie limite la responsabilité du transporteur à 250 francs-or par kilogramme, et la Convention de Montréal la limite à 19 DTS.

Enfin, la CMNI est quant à elle différente des autres régimes puisqu'elle est la seule à prévoir que les plafonds qu'elle dicte sont des minimas en dessous desquels il est interdit de descendre.

Ces derniers sont de 666.67 DTS pour chaque colis ou autre unité perdue ou endommagée, ou de 2DTS par kilogramme, tout en sachant que c'est le plus élevé de ces plafonds qui s'applique.

Le fait de prévoir des minimas semble être davantage sévère pour le transporteur maritime puisqu'en comparaison aux autres modes de transport, il n'y a pas en l'espèce de maxima à ne pas dépasser.

Toutefois, il existe des possibilités de dé plafonner ces limites, qui ont parfois connu des remises en cause, notamment pour celles établies par le droit national.

II. Une remise en cause des plafonds indemnitaires

Même si la responsabilité du transporteur se trouve limitée par l'existence de plafonds, notamment en droit français pour le transport routier et fluvial (*A*), ces derniers sont parfois remis en cause par la possibilité du dé plafonnement (*B*).

A) Spécificité du transport routier et fluvial

Cette spécificité passe par la prévision de plafonds indemnitaires au niveau national, par le biais de contrats types (*1*), qui ont cependant vu leur existence menacée (*2*).

1. Plafonds spécifiques prévus par les contrats types

En application de l'article 8-II de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, a été décidée la création de contrats types reprenant les usages et coutumes du domaine des transports.

Ces contrats types sont de nature réglementaire mais supplétifs puisqu'ils ne s'appliquent que si les parties n'ont rien prévues dans leur contrat sur la réparation du préjudice.

En matière de transport de personnes, il existe depuis le Décret n° 2008-828 du 22 août 2008 un contrat type voyageurs qui vise « *le transport public non urbain de personnes, en transport intérieur, pour tout service occasionnel collectif, effectué par un transporteur au moyen d'un ou plusieurs autocars* ».

Ce contrat-type prévoit à propos des plafonds, qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages placés en soute, l'indemnité est limitée à 800€ par unité de bagage.

En matière de transport de marchandises, il existe aujourd'hui 8 contrats types dans le domaine routier et 4 en transport fluvial.

Ces derniers prévoient, de manière uniforme dans la situation d'un retard que la limite indemnitaire en cas de préjudice prouvé ne pourra excéder le prix du transport.

Par contre, en cas de perte ou d'avarie, les montants sont en principe différents en fonction du contrat type applicable, toutefois, le contrat type « général » opère une distinction :

- Pour les envois inférieurs à 3 tonnes, l'indemnité ne pourra pas excéder 23€ par kilogramme de poids brut manquant ou avarié ; sans pouvoir dépasser 750€ par colis.

- Pour les envois égaux ou supérieurs, elle ne peut excéder 14€ par kilogramme, sans pouvoir dépasser par envoi une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2300€.

Plafonds qui sont assez difficiles à appréhender mais qui, dans tout les cas, limitent la responsabilité du transporteur, tout comme le rappelle Monsieur Le Professeur Michel Alter en énonçant que « *les contrats types assurent une position favorable aux transporteurs en édictant des limitations de l'indemnité due pour les cas de perte, avarie ou retard.* »²⁸

Cependant cette « position favorable » a été remise en cause par des sociétés qui ont saisi le Conseil d'Etat.

2. Une existence menacée du contrat type

Précisant que « *la nécessité des contrats types n'est plus à démontrer* », Madame La Professeure Isabelle Bon-Garcin²⁹ a également mentionné que « *pourtant, certaines clauses de ces mêmes contrats ont vu leur existence menacée.* »

Le Conseil d'Etat a en effet été saisi le 6 juillet 2005 par des sociétés pour annuler pour excès de pouvoir le refus du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, d'abroger les articles 21 et 22 du décret du 6 avril 1999 concernant les plafonds indemnitaires en cas de pertes, d'avarie ou de retard, et plus précisément l'article 22.3 qui précise qu' « *en cas de préjudice prouvé résultant d'un retard de livraison du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder le prix du transport* ».

Les requérants ont ainsi invoqué le caractère abusif des clauses indemnitaires prévues par ce contrat type au regard de l'article L.132-1 du Code de la consommation aux termes duquel « *Dans les contrats conclus entre professionnels et non professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment des non-professionnels ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat* ».

Néanmoins, le Conseil d'Etat a considéré que ces clauses n'étaient pas abusives, et ceci pour 3 raisons.

D'abord, parce qu'elles ne s'appliquent qu'à défaut de convention écrite entre les parties, ensuite parce qu'elles laissent la possibilité à ces dernières d'augmenter le plafond par le biais d'une déclaration d'intérêt spécial et enfin parce que le plafond pourra être écarté en cas de faute lourde du transporteur.

D'ailleurs, cette solution a été entérinée par Francis Donnat, Commissaire du Gouvernement³⁰ qui donne un autre argument pour ne pas abroger ces dispositions en précisant dans ses

²⁸ M.Alter, *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*, Dalloz, 3^e éd., 1996, p.80

²⁹ I. Bon Garcin, note sous CE, 6 juillet 2005, *JCP E 2005*, 1571, p.1868.13

conclusions que « *Lever aujourd'hui le plafond réglementaire de la réparation en censurant les dispositions ici en litige reviendrait sans doute à accroître le prix du transport, et obligerait le transporteur à accorder à son client une forme d'assurance tous risques* ».

C'est la raison pour laquelle il arrive également à la conclusion que « *les dispositions litigieuses ne peuvent pas être considérées comme étant de nature à créer un déséquilibre significatif au sein du contrat et ne présentent pas un caractère abusif au sens de l'article L.132-1 du Code de la consommation* ».

Considérant qu'en rejetant cette requête le Conseil d'Etat « *sauve le contrat type d'une amputation gênante [...] et permet d'éviter une situation aberrante dans la mesure où les autres contrats types auraient été maintenus dans toutes leurs dispositions* », Isabelle Bon Garcin, apporte ainsi également tout son soutien à cette décision.

Par conséquent, le transporteur routier conserve cette limitation de responsabilité au niveau national, même si des sociétés ont voulu démontrer leur caractère « abusif ».

Ces limitations indemnitaires peuvent toutefois être remise en cause par la possibilité pour les parties au contrat de déplafonner ces limites.

B) Le déplafonnement des limites indemnitaires

Cette possibilité offerte pour les parties d'augmenter le plafond fixé par les textes peut se faire par le biais d'une déclaration de valeur (1) ou d'une déclaration d'intérêt spécial à la livraison (2).

1. La déclaration de valeur

Le doyen Rodière dans son *Traité général de Droit Maritime*³¹ a rappelé que « *la réparation intégrale a paru pour les transporteurs une source d'incertitude qui rendrait difficile ou inutilement coûteuse l'assurance qui couvrirait leur responsabilité ; ils ne savent pas ce que contiennent les colis dont ils se chargent ; la valeur d'une cargaison peut varier considérablement d'un voyage à l'autre et s'ils s'assureraient pour le maximum possible de leur devoir de réparation, les primes seraient très élevées et inutilement dans bien des cas. [...] Pour éviter aux chargeurs des coûts de fret trop élevés, il a paru judicieux de fixer un plafond à leur devoir de réparation* ».

Ce qui rappelant alors la nécessité de prévoir des plafonds d'indemnisation limitant la responsabilité du transporteur.

Toutefois, la déclaration de valeur est un des deux systèmes permettant d'augmenter le plafond d'indemnisation.

En effet, la valeur déclarée, qui doit apparaître sur le document de transport, implique le paiement d'un supplément de prix dont les parties doivent convenir.

³⁰ F.Donnat, note sous CE 6 juillet 2005, *JCP 2005, éd. Générale, 10154*, p.2065

³¹ R.Rodière, *Affrètements et transports, t.II, Les contrats de transport de marchandises*, p.298

Son but est de « *couvrir le dommage matériel justifié résultant d'une perte, d'une avarie ou d'un retard* »³². Cette déclaration aura ainsi pour effet la substitution du montant déclaré par les parties dans le contrat au plafond de réparation initialement fixé par les textes.

Cette déclaration a donc pour effet d'élever le montant de la réparation due par le transporteur pour tout dommage justifié, sans pour autant modifier la responsabilité de ce dernier.

Cette faculté de déclaration de valeur est offerte par tous les contrats types, mais également par la CMR, les RU-CIM, et par les conventions aériennes.

Cependant, en cas de faute lourde ou inexcusable, le transporteur sera tenu d'indemniser intégralement le préjudice, et par conséquent, au delà du montant déclaré par les parties si besoin est.

Dans le même ordre d'idée, la déclaration d'intérêt spécial à la livraison va permettre de dé plafonner à la hausse les plafonds indemnitaires, ce qui n'est pas avantageux pour le transporteur puisque le montant de la réparation s'en trouve amplifié.

2. La déclaration d'intérêt spécial à la livraison

La déclaration d'intérêt spécial à la livraison permet d'obtenir la réparation du préjudice autre que matériel consécutif à une perte ou à une avarie, ou permet d'obtenir une indemnisation du retard supérieure au montant du port, moyennant un supplément du prix du transport. Elle obéit aux mêmes conditions de validité que la déclaration de valeur.

A ce propos, la Commission des Clauses Abusives, consultée sur les contrats proposés par les transporteurs terrestres de marchandises a considéré que les clauses fixant ou limitant l'indemnité due par le transporteur ne sont autorisées que si l'expéditeur a la possibilité de choisir un autre régime d'indemnisation, sur la base d'une valeur déclarée ou d'un intérêt spécial déclaré, et que le transporteur a clairement informé l'expéditeur sur cette option offerte et sur le prix correspondant à chacune de ces options, avant la signature du contrat.³³

Toutefois, ce n'est pas la position retenue par la jurisprudence qui considère que le transporteur ne manque pas à son devoir de conseil s'il n'informe pas l'expéditeur sur ces options puisque les règles des contrats types sont censées être connues de tous.³⁴

D'ailleurs, Francis Donnat a précisé à ce sujet que « la circonstance que cette déclaration d'intérêt spécial n'est que rarement effectué dans la pratique ne nous semble pas nous permettre, en droit, d'en oublier l'existence ».³⁵

³² M.Alter, *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*, 3^{ème} éd., Dalloz, 1996, p.83

³³ Recommandation n°82-01, *BOCC n°9*, 27 mars 1982

³⁴ *Cass.com.*, 12 oct. 1981, BT 1981, p.576

³⁵ F.Donnat, note sous CE 6 juillet 2005, *JCP 2005, éd. Générale*, 10154, p.2069

Par conséquent, le transporteur a la possibilité de s'exonérer ou de limiter sa responsabilité dans de nombreux cas, via les dispositions diverses des textes légaux, réglementaires ou conventionnels, mais ce n'est pas sans limite, ce qui n'est pas sans rappeler le régime applicable aux clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité insérées contractuellement par les parties au contrat de transport.

Chapitre 2 : L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur

La possibilité offerte pour les parties d'insérer des clauses de responsabilité dans le contrat de transport qui les lie, tirée de la liberté contractuelle, pose la question de la validité de ces clauses (*section 1*) mais également de la sanction adaptée à une gestion conventionnelle des risques excessives (*section 2*).

Section 1 : Les conditions menant à la validité des clauses de responsabilité insérées dans le contrat de transport

La validité des clauses aménageant la responsabilité du transporteur dépend des principes applicables par les différents droits (*I*), mais aussi de l'opposabilité de celles-ci à la partie cocontractante (*II*).

I. Une validité discutée suivant l'application du droit national ou international

La validité de principe de ces clauses est différente suivant que le contrat se voit appliquer le droit national français (*A*) ou le droit international (*B*).

A) La validité au niveau national

Cette validité est appréciée différemment suivant qu'il s'agisse d'une clause d'exclusion de responsabilité (1) ou d'une clause simplement limitative de la responsabilité du transporteur (2).

1. Le régime applicable aux clauses de non responsabilité du transporteur

Concernant les dispositions contenues dans la loi française, la question de la validité ou non de ce genre de clause est réglée pour partie par le code de commerce, dans lequel a été inséré un chapitre intitulé « *Des Transporteurs* », et pour lequel les dispositions édictées ne sont applicables que pour le transport routier et fluvial, comme le précise l'article L.133-5.

Il faut savoir que les clauses d'exonération de responsabilité du transporteur ont vu leur validité remise en cause par l'entrée en vigueur de la Loi Rabier du 17 mars 1905.

Cette loi, donnant notamment lieu à l'insertion de l'article L.133-1 dans le code de commerce, énonce dans le 1^{er} alinéa de cet article que « *Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure* », et rajoute dans le 3^{ème} alinéa que « *Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle* ».

Cet article ne peut pas être plus explicite et pose ainsi le principe d'interdiction des clauses élusives de responsabilité en cas de perte ou d'avarie, insérées dans un contrat de transport terrestre de marchandises, et ce, suite à un abus des compagnies de chemin de fer qui avaient pour habitude d'imposer de façon systématique ce genre de clauses.³⁶

Toutefois, à la différence de la responsabilité du transporteur pour pertes ou avaries, l'article L. 133-2 du même code stipule que « *Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard* ».

Ainsi on peut en déduire qu'en cas de retard, le transporteur de marchandises terrestre peut légalement s'exonérer de sa responsabilité puisque cet article n'interdit pas « *toute clause contraire* », à la différence de l'article L.133-1³⁷, ce qui n'est pas sans rappeler l'adage « *Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé* ».

Ces principes ont d'ailleurs été confirmés de nombreuses fois par la jurisprudence.

Par exemple, le 3 avril 1968, la chambre commerciale de la cour de cassation a énoncé que « *toute clause qui exonère le transporteur de sa responsabilité est réputée non écrite* ».

D'ailleurs, concernant cet arrêt, René Rodière³⁸ précise que la cour de cassation apporte une précision importante, à savoir : « *il (le vendeur) pouvait, comme vendeur, stipuler que les risques du transport seraient à la charge de l'acheteur ; il ne peut pas, comme transporteur, stipuler qu'ils seront à la charge du destinataire* ».

Cette réflexion montre bien à quel point le régime applicable au droit des transports est différent de celui des autres contrats, qu'il est plus sévère avec le transporteur plutôt qu'envers le vendeur, en tout cas sur ce qui est du régime des clauses de responsabilité insérées dans le contrat puisque le vendeur peut transférer les risques du transport sur

³⁶ M.Alter, *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*, Dalloz, 3^e éd., 1996, p.82

³⁷ I.Bon-Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.504

³⁸ R.Rodière, note sous Com. 3 avril 1968, *JCP 1968 II.15575*

l'acheteur par le jeu des clauses contractuelles, alors que la même chose n'est pas possible pour le transporteur.

Pour le contrat de commission de transport, qui est d'après un arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 16 février 1988, une « *convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre* »³⁹, les choses sont différentes.

En effet, ce contrat fait l'objet d'une section dans le code de commerce intitulée « *Des commissionnaires pour les transports* », toutefois, il s'avère que ce régime de responsabilité édicté par ce code n'est pas d'ordre public⁴⁰, contrairement à celui qui est prévu pour le contrat de transport.

En conséquence, la responsabilité du commissionnaire de transport peut être aménagée par les parties, notamment en prévoyant une clause évasive de responsabilité, ce que confirme expressément l'article L.132-5 qui énonce que le commissionnaire « *est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure* ».

Cela est bien la preuve de la validité, depuis cette loi Rabier, de la clause de non responsabilité stipulée par un commissionnaire de transport, ce qu'avait déjà confirmé le tribunal de Besançon le 27 janvier 1911.

Ainsi, on remarque que le régime national réservé aux clauses évasives de responsabilité est sévère, ce qui est moins vrai pour les clauses simplement limitatives.

2. Une validité de principe pour les clauses limitatives

Les dispositions précédemment évoquées concernant l'invalidité des clauses d'exonération de responsabilité du transporteur ne s'étendent pas aux clauses limitatives de responsabilité.

En effet, la première chambre civile de la cour de cassation, le 30 janvier 1967 énonce que « *la prohibition des clauses de non-responsabilité, édictée par l'art. 103 al.3 [C.com., art. L.133-1, al.3], ne s'étend pas aux clauses limitatives de la responsabilité qui demeurent licites.* »

C'est d'ailleurs ce que confirme Paul Durand dans sa note sur l'arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 30 janvier 1967⁴¹, qui d'après lui « *reconnaît la validité des clauses limitatives de la responsabilité du transporteur* » en matière de transport terrestre.

³⁹ Cass.com, 16 février 1988, n° 86-18.309

⁴⁰ I.Bon-Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.586

⁴¹ P.Durand, note sous Com.30 janvier 1967, D.1968.160

En outre, pour les transports par voie ferrée, la validité des clauses limitatives résulte des dispositions de l'article 27 des conditions générales d'application des tarifs marchandises de la SNCF.

Par ailleurs, en ce qui concerne le droit aérien, l'article L.322-3 du code de l'aviation civile énonce que « *la responsabilité du transporteur de personne est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie.* »

B) La question de la validité sur le plan international

Il s'agit d'une validité sous condition (1), dont le contrat de volume en droit maritime international constitue une particularité (2).

1. Une validité sous condition

De façon générale, on peut dire, pour résumer l'ensemble des textes internationaux que les clauses contractuelles concernant le montant de la réparation sont autorisées, mais seulement si elles prévoient une indemnisation supérieure à celle fixée par les clauses indemnitaires de ceux-ci. Toutefois, il existe des exceptions.

Une des dispositions qui est la plus représentative de cette généralité est sans doute celle édictée par la CMR qui dit clairement, dans son article 41 qu' « *Est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.* »

De la même manière, l'article 23 de la convention de Varsovie énonce que le transporteur ne peut pas non plus améliorer sa situation, tout comme l'article 25 de la convention de Montréal qui pose l'interdiction des clauses contraires plus favorables au transporteur, tout en précisant que ce dernier peut au contraire stipuler des limites plus élevées que celles fixées par la convention ou même prévoir une responsabilité illimitée.

Ainsi, on ne peut pas vraiment dire que ces régimes sont favorables au transporteur puisque certes, ce dernier peut aménager contractuellement sa responsabilité mais en respectant les plafonds indemnitaires fixés par les textes, ce qui est loin d'être proche du principe de la liberté contractuelle.

Le même principe est retenu par la CVR qui dispose dans son article 13§3 qu' « *Une limite plus élevée peut être convenue entre les parties au contrat de transport* ». Par conséquent, les parties peuvent fixer contractuellement un plafond de réparation mais seulement si ce dernier est supérieur à celui qui est initialement fixé par ladite Convention, donc cela limite beaucoup leur liberté contractuelle, et ce au détriment du transporteur qui doit dans tous les cas respecter le plafond de réparation imposé.

De façon plus atténuée l'article 25§1 de la CMNI prévoit la même disposition mais la tempère dans son §2 en prévoyant la possibilité de prévoir des clauses exonératoires relatives à la faute

nautique, à l'incendie ou à l'explosion sauf si cela est dû à une faute du transporteur ou à un mauvais état du bateau. De plus, cet article prévoit le cas d'une exonération liée à la défektivité du bateau existant avant le voyage, mais le transporteur doit ici établir qu'il n'a pu déceler ces défauts malgré son caractère diligent avant le voyage.

La jurisprudence confirme d'ailleurs depuis longtemps ces dispositions, comme en atteste par exemple un vieil arrêt de la 5^{ème} chambre du Tribunal civil de la Seine du 9 juillet 1960 qui énonce qu' « il (le transporteur) *ne saurait se dégager de la présomption, qui pèse sur lui en cas de retard dans le transport de voyageurs, par une clause d'exonération générale qui lui permettrait d'échapper à toute responsabilité* », ⁴² et ce au visa de l'article 23 de la convention de Varsovie.

Ces régimes ne sont donc pas favorables au transporteur, ce qui n'est pas le cas des Règles de Rotterdam qui prévoient pour le droit maritime la possibilité de conclure un contrat de volume pour lequel le transporteur est libre de limiter sa responsabilité comme il l'entend.

2. Etude spécifique sur la limitation de responsabilité du transporteur maritime dans le contrat de volume

Une des innovations des Règles de Rotterdam, convention adoptée par l'Assemblée Générale de la CNUDCI le 11 décembre 2008, est de prévoir dans son article 80 la possibilité pour le transporteur maritime de conclure un contrat de volume.

L'article définit le contrat de volume comme « *le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue, la quantité pouvant être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.* »

A la différence des régimes précédemment étudié, pour ce contrat les parties disposent d'une grande liberté contractuelle puisque des clauses de non responsabilité ou des clauses limitant la responsabilité du transporteur, qui seraient prohibées dans un transport ordinaire, sont en l'espèce autorisées.

Par exemple, cette liberté contractuelle peut aboutir au choix du lieu du règlement des litiges le plus favorable pour le transporteur, par le biais d'une clause attributive de juridiction, qui ne laisserait aucune autre option au chargeur.

Ainsi, en l'espèce ce régime avantage sans conteste le transporteur maritime qui peut limiter sa responsabilité, sur des points pour lesquels normalement cette limitation est interdite.

Toutefois, cette possibilité accrue de limitation de responsabilité « *n'est pas sans limites* », d'après Delphine Amodeo ⁴³.

⁴² M. Juglart, note sous Trib. civ. Seine, 5^{ me} Ch., 9 juillet 1960, *JCP 1960.II. 11830* ; p.66

⁴³ http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=528

Par exemple le transporteur ne saurait se libérer de son obligation fondamentale de navigabilité d'après l'article 80-4. En outre, dans le but de protéger le chargeur, les juges pourront éventuellement affirmer qu'il s'agit d'un contrat d'adhésion, et ce selon l'article 80-2 c).

D'ailleurs Philippe Delebecque, se voulant rassurant a tenu à préciser qu' « *il ne faudrait pas oublier qu'il y a désormais de solides conditions de forme et de fond qui l'encadrent. La jurisprudence nationale saura veiller au grain.* » Ce dernier voulant certainement faire référence à l'article 80-2 b) exigeant que les dérogations soient indiquées de manière « suffisamment apparente », ou au c) qui précise que le chargeur doit avoir été « mis en mesure » et « informé » du fait qu'il avait la possibilité de conclure un contrat de transport ordinaire.

Pensant que ces contrats ne seront utilisés que par les « gros chargeurs », Delphine Amodeo conclut en disant que pour ces derniers il s'agit d'une échappatoire au « *carcan impératif des conventions internationales* », et que seul l'avenir pourra nous dire comment ces contrats de volume seront utilisés.

II. La nécessité d'une opposabilité de la clause limitative au cocontractant

Une clause aménageant la responsabilité du transporteur n'est valide que si elle respecte des conditions prévues par la jurisprudence (A) et que si elle ne prévoit pas des limitations excessives (B).

A) Conditions à respecter pour la validité des clauses contractuelles de responsabilité

La clause doit être connue et acceptée par le cocontractant (1) et celui-ci doit conserver son pouvoir de contrainte sur le transporteur (2) pour que ce dernier ait une chance de voir, comme il l'avait prévu, sa responsabilité limitée.

1. Une clause connue et acceptée par le cocontractant

Afin qu'une clause limitative ou exonératoire de responsabilité insérée dans un contrat de transport soit considérée comme étant légale et opposable à l'expéditeur, il est nécessaire qu'aucune disposition législative, réglementaire ou conventionnelle ne l'interdise expressément, et que celle-ci soit connue et acceptée par le cocontractant au moment de la conclusion du contrat.

Cette question de fait est souverainement appréciée par les juges, et ne pose pas de réelles difficultés lorsque la clause aménageant la responsabilité du transporteur a été directement convenue entre les parties au contrat.

Cela est moins simple lorsqu'il s'agit d'une chaîne de contrats, ou dans l'hypothèse d'une transmission de l'obligation à la suite, par exemple d'une substitution de commissionnaire de transport.⁴⁴

D'ailleurs, la cour d'appel de Rouen, le 25 septembre 1996 a confirmé ces principes en énonçant qu' « *une clause limitative de responsabilité n'est admise que si elle a été connue et acceptée par l'expéditeur au moment de la conclusion du contrat (...)* ».

D'autres précisions ont été apportées par la jurisprudence concernant ces conditions, notamment que l'absence de protestation de l'expéditeur lors de la réception du récépissé de transport dans lequel un plafond de réparation est prévu, ne prouve pas que celui-ci a eu connaissance de cette clause limitative et qu'il l'a accepté.⁴⁵

De plus, il a été jugé qu'est inopposable une clause limitative de responsabilité qui figure au verso du bulletin de remise de marchandises, en raison de son « *illisibilité* » et de son « *manque de clarté* »⁴⁶, ce qui nous amène à penser que cette clause doit, en plus d'être connue et acceptée, être apparente et explicite. Toutefois, cet arrêt a été rendu dans le cadre d'un contrat de commission, par conséquent, il semblerait que ces conditions supplémentaires ne soient pas exigées dans le cadre d'un contrat de transport ordinaire.

Dans tous les cas, on peut constater que ces conditions d'acceptation et de connaissance sont essentielles pour que le transporteur puisse effectivement limiter sa responsabilité.

Une autre condition importante doit être respectée, à savoir celle de la conservation du pouvoir de contrainte de l'expéditeur.

2. La conservation d'un pouvoir de contrainte

L'article 1134 alinéa 1 du code civil rappelle que « *Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites* », disposition qui certifie que le contrat comporte un caractère contraignant.

Ce que confirme Monsieur Le Professeur J.-L. Aubert en déclarant que « *Le contrat ne donne pas seulement naissance à des obligations qui, par nature, lient le débiteur jusqu'à l'exécution. Il détermine un effet de contrainte plus global qui interdit la remise en cause de la situation juridique constituée par le contrat.* »⁴⁷

Appliquées au droit du transport, ces affirmations signifient que la clause aménageant la responsabilité du transporteur, ne doit pas conduire à affranchir ce dernier de son obligation principale⁴⁸, parce que cela retirerait tout pouvoir de contrainte à la partie cocontractante, ou plus généralement à l'expéditeur.

⁴⁴ Com. 20 février 1996, n° 93-18.739, *Bull. civ. IV*, n°60

⁴⁵ Com. 3 décembre 1985, *Bull.civ.IV*, n°289

⁴⁶ Com. 14 février 1992, *Bull.civ.IV*, n°166

⁴⁷ J.-L. Aubert, *Le contrat*, Dalloz, coll. Connaissance du droit, 3^{ème} éd., p.103

⁴⁸ I.Bon-Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p.546

En effet, la chambre des requêtes, le 19 janvier 1863 précise à ce sujet que « *L'exécution de l'engagement d'un contractant doit toujours pouvoir être assurée ; faute de quoi, l'engagement n'a aucune valeur. C'est pourquoi, aucune stipulation contractuelle ne saurait déposséder un contractant du droit d'obtenir l'exécution de l'engagement qu'il a souscrit* ».

Ainsi, le transporteur ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité « *en cas de défaut ou de retard dans l'exécution, du moins lorsque l'obligation est essentielle* ». ⁴⁹

Ce qui est assez compréhensible puisque le transporteur ne peut pas « *à la fois s'engager et ne pas s'engager* », en prévoyant une clause qui limite son obligation principale puisque l'expéditeur se retrouverait sans pouvoir de contrainte, ce qui laisserait le choix au transporteur d'exécuter ou non le contrat.

C'est donc la raison pour laquelle la condition de conservation de ce pouvoir de contrainte par la partie cocontractante est également essentielle, ce que nous aurons l'occasion d'approfondir dans le chapitre suivant.

Toutefois, il faut noter que dans cette situation, « *ne sont concernées que les clauses élusives de responsabilité ou limitatives, lorsque le montant de la réparation due en cas d'inexécution est insignifiant* ». ⁵⁰

B) Interdictions de limitation excessive de la responsabilité du transporteur

Ces interdictions concernent le montant de la réparation prévu dans le contrat de transport qui ne doit pas être dérisoire (1), mais aussi la durée de la prescription (2).

1. Une prohibition des indemnités dérisoires

Les juges refusent de valider des clauses limitatives lorsque celles-ci fixent une indemnité « dérisoire », c'est à dire lorsque ces clauses sont « *des clauses de non responsabilité déguisées* ». ⁵¹

Toutefois, il a été admis dans certains arrêts que l'indemnité soit minime, à condition cependant que la partie cocontractante ait obtenu auparavant une réduction du prix en contrepartie. ⁵²

D'ailleurs, les RU-CIM autorisent les stipulations qui réduisent la responsabilité du transporteur en dessous des plafonds fixés, à condition que l'usager ait bénéficié d'une réduction corrélative du prix du transport.

⁴⁹ Grimaldi, note sous Cass.civ.1^{ère}, 22 juin 2004, *LPA* 7 juin 2006, p. 22

⁵⁰ J.-L. Aubert, op. précit.

⁵¹ Ph. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz, 2010, p.429

⁵² Com. 4 juillet 1951, *BT* 1951, n°559

Le problème se situe ici dans l'appréciation du caractère dérisoire, qui comme le rappelle la Chambre commerciale de la cour de cassation le 3 janvier 1950, doit être expressément constaté par les juges.

D'après Madame La professeure Carole Aubert de Vincelles, « *seul un déséquilibre grossier peut être retenu comme une négation de sanction et non un simple déséquilibre, quand bien même il serait manifeste.* »⁵³

La limitation aux dommages prévisibles, tirée de l'article 1150 du code civil, oblige les juges d'apprécier au cas par cas chaque nouvelles affaires, pour vérifier si le montant prévu est ou non dérisoire au point de nier l'obligation essentielle.

Ainsi, la limitation de responsabilité du transporteur est ici étroitement étudiée, ce qui est loin de lui être favorable.

On pourrait en conclure que la fixation d'un plafond élevé devrait empêcher un écart trop important avec le montant du préjudice réel, toutefois, cette même Professeure nous met en garde en disant qu' « *il ne faut pas se laisser endormir par un plafond de responsabilité suffisamment élevé, car d'autres clauses peuvent, par un autre biais, empêcher la responsabilité contractuelle de se déployer.* »

En effet, même si au sein du contrat de transport un plafond élevé de réparation est prévu, il faut également vérifier que les autres clauses ne réduisent pas à néant tous les préjudices possibles de réparation.

En conclusion on peut dire que « *la survie des clauses limitatives serait aujourd'hui subordonnée à la stipulation d'un plafond assez élevé pour trouver grâce aux yeux des juges* ». ⁵⁴

Les interdictions opposées au transporteur ne se limitent pas au domaine de la réparation, mais aussi à celui de la prescription.

2. Le sort des clauses abrégatives de prescription

L'article L.133-6 du code de commerce pose le principe que « *Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an (...).* »

Toutefois, tout comme le précise la première chambre civile de la Cour de cassation le 4 décembre 1895, cet article n'est pas d'ordre public, c'est pourquoi les parties peuvent y déroger, notamment par une clause abrégative, ce qui est impossible sous l'égide des conventions internationales dans lesquelles la prescription est d'ordre public.

⁵³ C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1034

⁵⁴ T.Genicon, « Le régime des clauses limitatives de réparation : enjeux et perspective », *RDC 2008*, p. 993

Ainsi, en transport terrestre interne les juges ont admis ce genre de clause, à condition cependant que le cocontractant du transporteur bénéficie d'un délai raisonnable pour exercer son droit.⁵⁵

Mais depuis la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008⁵⁶, les parties au contrat de transport ne peuvent plus réduire ce délai de prescription annale, et ce d'après les dispositions de l'article 2254 du code civil qui déclare que la durée de la prescription « *ne peut toutefois être réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans* ».

Par conséquent, le transporteur n'a plus la possibilité de limiter sa responsabilité en prévoyant une clause abrégative de prescription qui aurait pour conséquence de réduire le temps de possibilité d'action de son cocontractant, et ceci que ce soit au niveau national ou international.

En conclusion, on peut dire que de par ces conditions et interdictions, la limitation ou l'exonération de responsabilité du transporteur est plus difficile à obtenir, c'est pourquoi a été mis en place un régime de sanction d'une répartition des risques excessives.

Section 2 : Sanction d'une répartition des risques excessive

C'est en suivant le but d'une nécessité économique que le transporteur décide d'insérer dans le contrat des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité (*I*), qui lorsqu'elles deviennent excessives sont sanctionnées par l'éradication (*II*).

I. Une nécessité économique des clauses limitatives

Cette nécessité économique passe par une gestion des risques par les parties au contrat de transport (*A*), puis par la recherche d'un équilibre contractuel par les juges (*B*).

A) Une gestion des risques par les parties au contrat de transport

D'après Monsieur Le Professeur H. Lécuyer, le contrat est un acte de prévision⁵⁷, c'est pourquoi le transporteur n'accepte de s'engager que si les risques engendrés par la mise en jeu de sa responsabilité lui paraissent suffisamment faibles pour qu'il trouve un intérêt de contracter. Il va ainsi examiner l'importance de la contrepartie.

⁵⁵ Cass.com., 17 décembre 1973, *Bull.civ IV*, n°367

⁵⁶ JO 18 juin 2008, p.9856, entrée en vigueur le 19 juin 2008

⁵⁷ H.Lécuyer, « Le contrat, acte de prévision », *Mélanges F. Terré*, Dalloz-PUF-Juris-Class

Le contrat de transport contient donc des « *clauses qui doivent permettre une anticipation et une gestion de l'avenir*⁵⁸ ».

L'article 1150 du code civil dispose qu'en principe « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat (...)* », donc le transporteur ne peut pas être tenu de payer une somme supérieure à celle qu'il pouvait prévoir.

Et en plus de cette prévisibilité de la somme que le transporteur peut éventuellement devoir, ce dernier va également organiser une gestion des risques par le biais des clauses de responsabilité.

Expliquant que l'engagement contractuel « *dépend d'un calcul coût/avantages effectué par les parties et dont l'un des paramètres est le risque d'inexécution* », Monsieur Le Professeur Olivier Deshayes⁵⁹ précise que ce calcul va passer par une négociation des conditions du contrat.

C'est la raison pour laquelle ce dernier affirme que « *les clauses limitatives de réparation sont un instrument de gestion des risques d'inexécution* ».

Cette répartition des risques n'est pas choquante d'après ce dernier lorsque le manquement est dû à une part de hasard. Pour confirmer ces dires il prend l'exemple d'un retard de livraison consécutif à une panne ou à une erreur de lecture de l'étiquette indiquant la destination, à condition toutefois que le cocontractant ait connaissance de cette limitation et qu'il ait pu la négocier.

En conséquence, on peut dire que le fait de laisser la possibilité au transporteur de négocier la répartition des risques d'inexécution lui est favorable, cependant, ce même Professeur précise que « *la nécessité se fait jour de neutraliser les clauses limitatives de responsabilité lorsque leur effet est de porter trop gravement atteinte au lien obligatoire en diminuant le niveau de vigilance auquel s'astreint le débiteur* ».

Et cette neutralisation va passer par la recherche d'un équilibre contractuel effectué par les juges lorsque le contrat de transport est remis en cause par la partie cocontractante.

B) Un équilibre contractuel recherché par les juges

Une fois que le contrat de transport en est arrivé au contentieux, face aux clauses qui limitent la responsabilité du transporteur, les juges vont rechercher un équilibre contractuel entre les parties.

⁵⁸ C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1034

⁵⁹ O. Deshayes, « Clauses limitatives de responsabilité contractuelle et répartition des risques d'inexécution », *RDC 2008*, p.1008

Dans l'arrêt Oracle/Faurécia du 26 novembre 2008, la cour d'appel de Paris⁶⁰ considère que la clause limitative insérée dans le contrat de transport fixe un plafond qui n'est pas dérisoire parce qu'égal au montant du prix payé par le client et que les prix convenus étaient le reflet de la répartition du risque et de la limitation de responsabilité qui en résulte.

Ainsi en l'espèce les juges prennent en compte ces différents éléments pour voir si l'équilibre global du contrat de transport est respecté.

Madame La Professeure Isabelle Gavanon précise à ce sujet que le plafond de responsabilité n'a pas été le seul critère pris en compte pour déterminer cet équilibre global du contrat de transport puisque « *l'ensemble du comportement du débiteur est à considérer pour vérifier si la limitation de responsabilité constitue une relative impunité incitant à l'inexécution.* »

En effet, les juges vont contrôler que ces limitations n'ont pas pour conséquence de permettre au transporteur « *de sortir à bon compte d'un contrat dont l'exécution s'avère trop contraignante* ».

C'est pourquoi elle déclare également que « *les seules clauses des contrats ne résistent pas à l'analyse et à la sagacité des juges : ces derniers veulent trouver le réel équilibre contractuel* ».

Ces derniers « s'introduisent » en quelque sorte dans le contrat pour en déduire l'équilibre. Ils veulent éviter qu'on arrive à une situation où il est moins coûteux pour le transporteur de ne pas exécuter ses obligations grâce aux clauses limitatives.

Lorsque tel est le cas, ils vont réguler le contrat en lui redonnant un certain équilibre, ce qui va se faire en augmentant le montant de la réparation dans la majorité des cas.

C'est donc une limitation aux abus de liberté contractuelle que les juges contrôlent, ce qui n'avantage pas le transporteur dans sa « quête » de limitation ou d'exonération de sa responsabilité, et ce d'autant plus que les clauses jugées abusives sont éradiquées du contrat.

II. Sanction en cas de non respect des conditions et interdictions

Le choix de l'éradication de la clause litigieuse (A) produit des effets limités au sein du contrat de transport (B).

A) Le choix de l'éradication de la clause excessive

Face aux clauses de responsabilité, « *la solution traditionnelle de la nullité de l'entier contrat paraît inadaptée* »⁶¹.

⁶⁰ I. Gavanon, « Validité des clauses limitatives de responsabilité et la salutaire nécessité d'un équilibre contractuel contrôlé par les juges », *JCP E 2010.331*, p.3

⁶¹ J. Rochfeld, *RTD civ 2005.117*

En effet, la nullité de l'entier contrat priverait la partie cocontractante du transporteur de l'intérêt qu'elle attendait, ce qui l'obligerait à conclure un autre contrat dans lequel la même clause litigieuse pourra très certainement se retrouver, et ceci en raison de « *la standardisation* ».

C'est la raison pour laquelle la jurisprudence a institué l'éradication de toute clause qui entrave dès l'origine l'obtention de l'intérêt du contrat sur le fondement de l'article 1131 du code civil qui énonce : « *L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite ne peut avoir aucun effet.* »

Cette sanction est apparue dans les années 90 mais a été définitivement consacrée par le célèbre arrêt *Chronopost* du 22 octobre 1996⁶² dans lequel la cour de cassation censure les juges de la cour d'appel qui ont fait application d'une clause limitative de responsabilité, alors qu'en raison du manquement du transporteur à une obligation essentielle, cette stipulation qui contredit la portée de l'engagement pris doit être réputée non écrite.

Solution qui est d'ailleurs suivie par les conventions internationales, à l'article 25§1 pour la CMNI, à l'article 23 pour la Convention de Varsovie, à l'article 5 pour les RU-CIV ou encore à l'article 41 pour la CMR, etc....

Sanction qui paraît ainsi être la « *plus adéquate* »⁶³, même si certains ont préconisé la révision judiciaire de la clause plutôt que sa suppression⁶⁴, ou encore la nullité partielle qui a été décidée par les juges dans un arrêt de la Chambre commerciale de la cour de cassation le 5 juin 2007⁶⁵.

Désordre de sanctions qui est due, d'après Monsieur Le Professeur Dimitri Houtcieff⁶⁶ à une disparité des notions, qui quant à lui ne comprend pas la sanction de l'éradication de la clause.

B) Les effets de l'éradication

Le fait de réputer non écrite la clause de responsabilité litigieuse permet, plutôt que d'anéantir le contrat, de réintégrer une contrepartie qui va rééquilibrer le contrat, donc une contrepartie qui est « *naturellement attendue* »⁶⁷.

Toutefois, cette éradication ne provoque parfois aucune réelle conséquence concrète, mais ceci à titre exceptionnel.

Prenons l'exemple de l'arrêt de la Chambre commerciale de la cour de cassation du 9 juillet 2002⁶⁸. En l'espèce l'éradication de la clause limitative de responsabilité conduit à appliquer

⁶² Sériaux, note sous Com. 22 octobre 1996, D.1997.121

⁶³ C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1041

⁶⁴ G. Viney, note sous Com. 18 décembre 2007, *RDC 2008*, p.287

⁶⁵ Cass.com, 5 juin 2007, n° 06-14.832

⁶⁶ D. Houtcieff, « Le régime des clauses limitatives de responsabilité est-il satisfaisant ? », *RDC 2008*, p.1020

⁶⁷ J. Rochfeld, *RTD civ 2005.121*

⁶⁸ Cass.com, 9 juillet 2002, n°99-12.554, *Bull.civ.IV, n°121*

le droit commun du transport, ici le contrat-type « messagerie » qui prévoit le même montant que la clause réputée non écrite.

Seule la clause réputée non écrite est éradiquée du contrat, c'est à dire que cela n'a aucune incidence sur la validité du contrat lui-même, on peut alors y voir une certaine réfection du contrat par les juges, mais il faut y voir davantage la réintégration d'un équilibre contractuel qui rend inefficace toute clause qui lui ferait affront.

Et d'après Madame La Professeure Judith Rochfeld, « *la clause (...) plus que nulle, elle est inexistante* », ce qui reviendrait selon elle à ce que la liberté contractuelle ne s'effectue que sur « *le minimum commun* », comprenant le type de contrat et les obligations, et pas sur les stipulations qui contredisent l'essence de celui-ci.

Ainsi, on peut dire que le choix de cette sanction a pour effet de réintégrer de l'intérêt dans le contrat, sur une analyse des juges de la véritable rencontre des volontés du transporteur et de son cocontractant.

Par conséquent, ce régime de sanction, parfaitement adapté aux cas de clauses de responsabilité, permet de changer le montant de la réparation due par le transporteur, sans pour autant anéantir le contrat, ce qui est bénéfique pour la partie cocontractante, mais pas pour le transporteur qui voit échouer sa tactique de limitation ou d'exonération, qui est également tenue en échec dans d'autres nombreux cas.

Partie 2 : Une remise en cause de l'efficacité des clauses limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur

Chapitre 1 : Les moyens mis à disposition du créancier du contrat de transport pour écarter les clauses de responsabilité

Ces moyens peuvent servir à la fois à écarter les clauses contractuelles de responsabilité (*section 1*) et aussi à écarter les plafonds d'indemnisation (*section 2*).

Section 1 : Les possibilités d'écarter la clause contractuelle de responsabilité

La notion d'obligation essentielle remet en cause les chances pour le transporteur d'être exonéré (*I*), cependant cette remise en cause est jugée excessive par la doctrine qui critique la position d'automatisme des juges (*II*).

I. L'utilisation de l'obligation essentielle pour éviter l'exonération ou la limitation de responsabilité du transporteur

L'hésitation sur la définition à donner à l'obligation essentielle, qui a en quelque sorte compromis l'utilité de celle-ci (*A*), n'a pas empêché de fixer une définition apparemment majoritairement retenue, dont l'utilisation évolue à travers la jurisprudence (*B*).

A) Une hésitation sur la définition compromettant une certaine utilité

L'utilité incontestable de l'obligation essentielle pour la partie cocontractante du transporteur (*I*) est parfois remise en question par l'existence d'une hésitation sur la définition de cette notion d'obligation essentielle (*2*).

1. L'utilité de l'obligation essentielle pour le créancier du contrat de transport

La définition de l'obligation essentielle est importante car grâce à cette notion, le créancier du contrat de transport pourra éventuellement obtenir le retrait de la clause contractuelle limitant la responsabilité du transporteur.

Si la clause limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur touche à une obligation essentielle, alors cette dernière pourra être éradiquée du contrat de transport.

C'est pourquoi on peut dire que cette notion pourra servir à délimiter en quelque sorte la responsabilité du transporteur puisque suivant la définition retenue on pourra voir si le régime applicable lui est plus ou moins favorable.

Plus la définition retenue de l'obligation essentielle englobera le maximum de faits, moins le régime sera jugé favorable au transporteur.

En effet, si les juges décident que le transporteur a manqué à l'obligation essentielle, et si une clause de responsabilité a pour conséquence de laisser le transporteur « impuni » face à ce manquement, alors la clause limitative ou exonératoire de responsabilité sera réputée non écrite.

Et pour illustrer ce propos, l'arrêt Oracle/Faurécia en date du 13 février 2007⁶⁹ paraît approprié puisque dans celui-ci, les juges de la chambre commerciale de la cour de cassation ont décidé qu'en l'espèce le fait pour la société Oracle de ne pas livrer le logiciel V 12, comme convenu dans le contrat, sans justifier d'un cas de force majeure, était « *un manquement à une obligation essentielle de nature à faire échec à l'application de la clause limitative de réparation* ».

A la lecture de cette décision, on comprend à quel point la notion d'obligation essentielle est fondamentale puisqu'en dépend la survie des clauses de responsabilité, et corrélativement en dépend le montant final de l'indemnisation que le transporteur devra ou non verser à la partie cocontractante.

Toutefois, il existe une hésitation quant à la définition de l'obligation essentielle.

2. Une notion susceptible de différentes définitions d'après la doctrine

D'après Monsieur Le Professeur Olivier Deshayes⁷⁰ « *l'obligation essentielle est susceptible de 3 définitions* ».

La première définition qu'on peut lui attribuer est celle de l'obligation principale du contrat, c'est à dire celle sans laquelle la convention n'aurait aucun sens pour le créancier, cependant Madame La Professeure Isabelle Gavanon⁷¹ pense quant à elle que « *l'obligation essentielle n'est pas la prestation caractéristique* ».

Dans un deuxième temps, il propose un second sens à l'obligation essentielle qui est celui d'être « *une obligation secondaire mais dont la bonne exécution est capitale puisqu'elle est la condition sine qua non de l'obtention du résultat principal convoité par le créancier* ».

Enfin, en un troisième sens, « *une obligation est essentielle lorsqu'elle est la cause impulsive et déterminante de l'engagement du créancier et que le débiteur a déclaré en garantir l'exécution* ».

Ainsi, on peut noter une certaine confusion concernant la définition de l'obligation essentielle, « *qui est plus insaisissable qu'on ne pourrait le penser* »⁷².

⁶⁹ Cass.com, 13 février 2007, n°05-17.407

⁷⁰ O. Deshayes, « Clauses limitatives de responsabilité contractuelle et répartition des risques d'inexécution », *RDC 2008*, p.1008

⁷¹ I. Gavanon, « Validité des clauses limitatives de responsabilité et la salutaire nécessité d'un équilibre contractuel contrôlé par les juges », *JCP E*, 17 juin 2010, p.5

⁷² T. Genicon, « Le régime des clauses limitatives de réparations : enjeux et perspectives », *RDC 2008*, p. 988

En effet, Monsieur Le Professeur Thomas Genicon affirme « *combien la qualification d'obligation essentielle, parce qu'elle est imprévisible et fluctuante, ne peut être opératoire* », c'est pourquoi il comprend que « *ce qui est une obligation essentielle pour un auteur ne l'est pas pour l'autre* », sans que l'on puisse pour autant les blâmer.

D'après ce dernier, il est difficile de faire une dissociation entre « une » obligation essentielle et « des » obligations accessoires puisque toutes les obligations du contrat peuvent être considérées comme faisant partie intégrante de l'obligation essentielle dans le sens où elles contribuent toutes à la réalisation de celle-ci.

C'est pourquoi, de façon plutôt étonnante, il en vient à comparer l'obligation essentielle à un oignon : « *Une succession d'enveloppes s'enrobant les unes les autres, sans que l'on sache jamais vraiment à quel instant arrêter l'épluchage pour trouver, enfin, le cœur du pacte. Et c'est très exactement pour cette raison que les qualifications jurisprudentielles sont aussi imprévisibles et variables : tout dépend de l'instant où l'on décide d'arrêter d' « éplucher » le contrat...* »

On comprend alors que donner une définition précise de l'obligation essentielle est difficile, toutefois, la jurisprudence a au fil des arrêts « dicté » une sorte ligne de conduite à suivre.

B) Une définition retenue évoluant à travers la jurisprudence **Chronopost**

La définition majoritairement retenue par la doctrine et la jurisprudence (1) a subi une évolution au niveau de l'utilisation qui en est faite par la jurisprudence, notamment dans « *la saga Chronopost* » (2).

1. La définition retenue

En regardant de plus près la majorité des commentaires de la doctrine ainsi que la jurisprudence, il ressort que la définition la plus utilisée pour la notion d'obligation essentielle est celle qui la définit comme étant la prestation principale, fondamentale ou encore caractéristique du contrat.

D'ailleurs, « *définir le contenu fondamental du contrat, c'est rechercher parmi les différents éléments du contrat les éléments centraux, spécifiques, qui traduisent l'opération juridique et économique que les parties veulent réaliser* »⁷³.

Et d'après Madame La Professeure Carole Aubert de Vincelles, cette prestation principale « *est aujourd'hui appelée « essentielle » par la cour de cassation* »⁷⁴.

⁷³ Ph. Delebecque, *Les clauses allégeant les obligations dans les contrats*, thèse Aix, n°164, 1981

⁷⁴ C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1041

Ce qui est entériné par la jurisprudence actuelle, notamment par l'arrêt *Oracle/Faurécia* rendu par la cour d'appel de Paris le 26 novembre 2008⁷⁵ dans lequel les juges considèrent qu' « *Oracle n'a pas livré la version 12, en considération de laquelle Faurécia avait signé les contrats (...) qu'elle a ainsi manqué à une obligation essentielle* ».

Ainsi, cela confirme que l'obligation en considération de laquelle une société souscrit un engagement constitue l'obligation essentielle.

Cependant, même si une définition a été plus ou moins clairement fixée, l'utilisation de cette notion d'obligation essentielle diffère suivant les différents cas de jurisprudence.

2. Une utilisation spécifique de la notion d'obligation essentielle à travers les arrêts *Chronopost*

Dans un premier arrêt du 22 octobre 1996⁷⁶, appelé *Chronopost I*, la chambre commerciale de la cour de cassation décide, sous le visa de l'article 1131 du code civil, que « *le spécialiste du transport rapide qui garantit la fiabilité et la célérité de son service, s'étant engagé à livrer les plis de son client dans un délai déterminé, en raison du manquement à cette obligation essentielle, la clause limitative de responsabilité du contrat, qui contredit la portée de l'engagement pris, doit être réputée non écrite.* »

Ainsi, tout comme le précise à juste titre Monsieur Le Professeur Alain Sériaux⁷⁷, le concept d'obligation essentielle est « réexploité » pour permettre aux juges de qualifier l'opération contractuelle et d'éradiquer la clause de responsabilité qui avait été pourtant auparavant acceptée par les deux parties au contrat.

Ce qui est selon ce dernier « *Un bel exemple contemporain d'intervention du juge dans la vie des contrats* ».

Une intervention qui est loin d'être avantageuse pour le transporteur puisqu'en l'espèce même si *Chronopost* s'engage à rembourser le prix du transport en cas de non-respect des délais de livraison de son fait, la clause est quand même réputée non écrite, ce qui nous amène à penser que face à une obligation essentielle « *il n'est pas de clauses limitatives qui tiennent* ».

Dix ans plus tard, la même solution concernant l'utilisation de l'obligation essentielle est donnée dans un arrêt de la chambre commerciale du 30 mai 2006, dit *Chronopost II*, dans lequel les juges de la cour d'appel sont censurés pour ne pas avoir recherché si la clause limitative d'indemnisation ne devait pas être réputée non écrite du fait du manquement du transporteur à une obligation essentielle.

C'est ainsi que la notion de cause, utilisée par les juges au visa de l'article 1131 du code civil est appréhendée « *comme une technique de contrôle de l'intérêt du contrat et de protection contre les clauses qui ruinent son économie générale en malmenant sa cohérence interne* », et

⁷⁵ I. Gavanon, « Validité des clauses limitatives de responsabilité et la salutaire nécessité d'un équilibre contractuel contrôlé par les juges », JCP E, 17 juin 2010, p.5

⁷⁶ Com. 22 octobre 1996, Bull.civ.IV, n°261

⁷⁷ A.Sériaux, note sous Com. 22 octobre 1996, *D.1997*, p.122

leur permet alors de l'utiliser comme « *un instrument efficace (...) pour restituer au contrat une cohérence et un équilibre élémentaires, lorsqu'une clause, imposée par un contractant, réduit à néant l'économie générale du contrat* »⁷⁸.

Cependant cette utilisation spécifique de la notion d'obligation essentielle est loin de faire l'unanimité et est même taxée d'excessivité.

II. Une éradication excessive des clauses de responsabilité touchant à l'obligation essentielle

L'automatisme des juges face à l'obligation essentielle, qui désavantage le transporteur (A) est atténuée par une appréciation moins objective (B).

A) Un « automatisme » des juges face à l'obligation essentielle désavantageant le transporteur

D'après Madame La Professeure Carole Aubert de Vincelles⁷⁹, la cour de cassation a adopté pendant plus de dix ans « *une position excessive (...) en condamnant de manière indifférenciée toutes les clauses limitatives portant sur une obligation essentielle* ».

L'exemple de *Chronopost I* illustre parfaitement ce comportement des juges qui consiste à écarter la clause limitative de responsabilité du transporteur rapide au nom de l'obligation essentielle, et d'ailleurs sans faire de référence au caractère dérisoire des plafonds indemnitaires.

Tout comme dans l'arrêt de la Chambre Mixte du 22 avril 2005⁸⁰ qui justifie l'éradication de la clause limitative de responsabilité contractuelle par le seul « *manquement à une obligation essentielle* ».

On comprend alors à travers ces arrêts que la cour de cassation ne prend pas en compte la clause limitative elle-même, c'est à dire son contenu, ses conséquences concrètes ou encore son montant. Son existence est de fait menacée dès lors qu'elle porte sur une obligation essentielle, c'est pourquoi on peut parler d'un certain automatisme.

A cet égard, l'arrêt Oracle/Faurécia est un bel exemple des conséquences que donnent cet automatisme puisqu'en l'espèce la clause limitative est loin d'être dérisoire, mais le plafond de plusieurs centaines de milliers d'euros n'a pas empêché l'évincement de cette clause.

En conséquence, on peut en déduire que les clauses de responsabilité ne peuvent en aucun cas porter sur une obligation essentielle.

⁷⁸ D.Mazeaud, note sous Com. 9 juillet 2002, *D.2003*, p.457

⁷⁹ C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1041

⁸⁰ Ph. Delebecque, note sous Ch. Mixte 22 avril 2005, *RDC 2005*, p.753

C'est ce qu'appelle Madame La Professeure Aubert de Vincelles « *la politique du tout ou rien* » qui engendre le fait que lorsque la clause porte sur une obligation essentielle elle est nulle, tandis que si elle porte sur une obligation qu'on pourrait qualifier d'accessoire, alors elle est valable.

Ainsi, cette analyse automatique « *fausse le regard des juges en les contraignant à voir un déséquilibre contractuel là où, dans les faits, il n'y en a pas forcément* »⁸¹.

Cela pose un réel problème de fond puisque les juges en se fondant sur l'article 1131 du code civil pour éradiquer ces clauses de responsabilité touchant à l'obligation essentielle du contrat, ne justifient pas en quoi cette obligation est privée de cause lorsque, par exemple, le montant de l'indemnisation prévu par celle-ci est relativement élevé, notamment par rapport au prix du transport.

Ce régime, décidé et appliqué par les juges n'est pas avantageux pour le transporteur qui ne peut pas limiter sa responsabilité lorsque cette limitation porte sur l'obligation qui est qualifiée d'essentielle au contrat. Ce qui instaure une certaine insécurité juridique puisqu'en insérant cette clause, il entendait répartir les risques d'inexécution, il entendait prévoir les éventuelles conséquences suite à une mauvaise exécution du contrat, cependant ce régime remet en cause cette liberté contractuelle de prévision puisque comme il ne peut pas prévoir à l'avance quelle obligation sera qualifiée d'essentielle par les juges, il ne pourra pas non plus prévoir si cette clause va être jugée conforme ou non, aussi raisonnable soit-elle.

Toutefois, des arrêts récents ne confortent pas cette invalidation automatique de la clause du fait du seul manquement à une obligation essentielle, ce qui laisse une « lueur d'espoir » au transporteur pour que ce régime change.

B) Une atténuation de la position des juges par une appréciation moins objective

Une évolution a été remarquée, notamment dans un arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 18 décembre 2007 dans lequel les juges de cassation approuvent la cour d'appel d'avoir appliqué la clause limitative d'indemnisation au motif que « *cette stipulation n'avait pas pour effet de vider de toute substance l'obligation essentielle (...) caractérisant ainsi l'absence de contrariété entre ladite clause et la portée de l'engagement souscrit* ».

Par conséquent, en l'espèce, même si la clause limitative porte sur une obligation essentielle, celle-ci est appliquée parce qu'elle n'est pas contraire à la portée de l'engagement pris.

Donc, ici on voit réapparaître la motivation de la cour de cassation, qui va chercher au delà du fait que la clause porte sur une obligation essentielle, en recherchant si cette clause est en contrariété ou non avec l'économie du contrat.

Ainsi, derrière l'automatisme de l'appréciation objective des juges, vient apparaître une vision plus subjective qui prend en compte les réelles conséquences de la clause de responsabilité.

⁸¹ T. Genicon, « Le régime des clauses limitatives de réparations : enjeux et perspectives », *RDC 2008*, p. 988

De façon plus significative, la Chambre commerciale de la cour de cassation, le 4 mars 2008⁸², a demandé aux juridictions du fond de ne pas se contenter de juger qu' « *une clause n'a pas pour conséquence de contredire la portée de l'obligation de réparer* » mais doit aussi « *expliquer en quoi la clause litigieuse comportant une limite financière n'avait pas pour conséquence tant par son objet que par son effet de contredire la portée cette l'obligation de réparer et de réviser* ».

Par conséquent, en plus de prendre en compte l'équilibre du contrat pour voir si la clause en question ne contredit pas la portée de l'engagement, les juges doivent en plus justifier et expliquer leur solution.

Madame La Professeure Aubert de Vincelles espère que ces derniers arrêts « *manifestent un réel changement* » puisque le principe doit d'après cette dernière être celui de la validité des clauses de responsabilité portant sur une obligation principale, avec comme limite « *la négation de l'obligation essentielle.* »

Réflexion qui est tout à fait compréhensible parce que « *la négation de l'engagement essentiel du débiteur ne réside pas dans la limitation de sa responsabilité en cas d'inexécution, mais dans la limitation à un point tel que son engagement en devient illusoire* ».

C'est pourquoi on peut dire que ces arrêts amorcent une réelle évolution puisqu'ils « *obligent* » en quelque sorte le juge à vérifier le contenu de la clause pour voir si le contrat est déséquilibré ou pas. Ce qui amène à une appréciation au cas par cas.

Il reste à voir dans les prochains arrêts si cette tendance vers une appréciation *in concreto* est toujours d'actualité. Si tel est le cas, le transporteur ne pourra s'en trouver que satisfait puisque sa responsabilité aura plus de chance d'être limitée par rapport à « l'ancien » régime appliquant une éradication automatique de la clause touchant à l'obligation essentielle.

L'obligation essentielle est donc le principal moyen pour le créancier du contrat de transport de faire échouer la clause de responsabilité. D'autres moyens sont utilisés pour écarter cette fois-ci les plafonds d'indemnisation prévus par les textes.

⁸² Cass.com, 4 mars 2008, n° 06-18.893

Section 2 : Les moyens d'écarter les plafonds d'indemnisation

La non-application des plafonds d'indemnisation va passer par la preuve de l'existence d'une faute lourde ou inexcusable du transporteur (**I**), preuve difficile qui est à la charge du créancier contrat de transport, ce qui nous amène à dire que ce régime de la preuve est favorable au transporteur (**II**).

I. Une éradication des plafonds d'indemnisation par le biais de la faute du transporteur

Le recours à la faute lourde ou inexcusable du transporteur permet au créancier du contrat de transport d'écarter le plafond d'indemnisation prévus par les textes (**A**), ce qui est pour ce dernier avantageux, toutefois, l'appréciation subjective de cette faute est quant à elle plutôt favorable au transporteur (**B**).

A) Le recours à la faute lourde ou inexcusable du transporteur

Le recours à la faute du transporteur ne s'utilise que pour faire échec aux plafonds d'indemnisation prévus par les textes, ce qui a nécessité un certain éclaircissement quant à l'articulation entre la notion de faute et celle d'obligation essentielle (**I**), mais également un éclaircissement quant à la notion même de cette faute qui est différente selon les modes de transport (**2**).

1. Une articulation entre l'obligation essentielle et la faute du transporteur

Cette articulation a été amorcée par les arrêts *Chronopost*. En effet, dans la décision appelée *Chronopost I* du 22 octobre 1996, la chambre commerciale de la cour de cassation a, comme nous l'avons vu précédemment, écarté la clause contractuelle limitative de responsabilité via la notion d'obligation essentielle.

Ainsi, pour écarter une clause contractuelle de responsabilité, c'est la notion d'obligation essentielle qui est utilisée.

Ensuite, dans l'arrêt *Chronopost II* du 9 juillet 2002, la chambre commerciale décide que la nullité de la clause contractuelle de responsabilité (par le biais de la notion d'obligation essentielle) « entraîne l'application du plafond légal d'indemnisation ».

Par conséquent, une fois que la clause contractuelle de responsabilité est écartée par les juges, la responsabilité du transporteur reste limitée, mais cette fois-ci par les plafonds d'indemnisation prévus par les textes, qui trouvent à s'appliquer.

Et enfin, l'arrêt de la Chambre Mixte de la cour de cassation du 22 avril 2005 vient clôturer en quelque sorte cette articulation en énonçant que « *seule une faute lourde (...) peut mettre en échec la limitation d'indemnisation prévue au contrat-type* ».

Ainsi, on peut résumer ce mécanisme en déclarant que « *le manquement à une obligation essentielle a pour effet de réputer non écrit le plafond contractuel d'indemnisation, mais seule une faute lourde permet de faire échec au plafond réglementaire d'indemnisation.*»⁸³

C'est pourquoi le Doyen Grimaldi rajoute que l'obligation essentielle et la faute lourde sont deux notions autonomes qui remplissent des fonctions distinctes, « *alors que la première permet de faire échec au plafond contractuel, seule la seconde rend inefficace le plafond réglementaire* ».

Autonomie qui est par ailleurs prouvée par un arrêt de la chambre commerciale du 21 février 2006⁸⁴ qui énonce que la faute lourde de nature à faire échec à la limitation d'indemnisation prévue par le contrat type ne peut pas résulter du seul manquement à une obligation essentielle.

Cette articulation entre obligation essentielle et faute lourde ou inexcusable du transporteur est d'ailleurs confirmée par la jurisprudence actuelle, notamment par la cour d'appel de Paris du 7 février 2008⁸⁵, qui au nom de l'obligation essentielle écarte le plafond contractuel de responsabilité mais fait application du plafond du contrat type après avoir décidé que la faute lourde n'était pas caractérisée.

La logique de ce raisonnement n'est donc plus à démontrer, cependant les notions de faute lourde ou inexcusable peuvent parfois poser problème concernant la définition qui doit leur être attribuée.

2. Une notion de la faute divergente selon le mode de transport

Tandis qu'en droit interne routier, le contrat type général prévoyait que les plafonds qu'ils édictent cèdent lorsque le transporteur a commis un dol, qui est assimilé par la jurisprudence à la faute lourde⁸⁶, en droit interne ferroviaire, la même disposition était prévue, à ceci près que la jurisprudence n'assimilait pas ici le dol à la faute lourde⁸⁷.

Toutefois, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports substitue à la faute lourde la faute inexcusable dans les transports terrestres de marchandises.

Ainsi, depuis cette loi, et tout comme le précise Monsieur Le Professeur Christophe Paulin, « *désormais, le prestataire n'est privé des limitations d'indemnisation qu'en cas de 'faute*

⁸³ Grimaldi, note sous Cass.civ. 1^{ère}, 22 juin 2004, « Contrat de transport aérien de personnes et clause de non-garantie d'horaires », *LPA 7 juin 2006*, p.16

⁸⁴ Cass.com, 21 février 2006, *Bull.civ.IV*, n°48

⁸⁵ Ch. Paulin, « Transport express et respect du délai de livraison », *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2008, *comm.* 138

⁸⁶ Cass.com, 7 mai 1980, n° 77-14.009, n° 78-12.382, *Bull.civ.IV*, n° 184 et 185

⁸⁷ Cass.com, 26 juin 1972, n° 71-10.213, *Bull.civ.IV*, n° 204

délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable « » et ce d'après l'article L.133-8 du code de commerce.⁸⁸

Pour ce qui est du droit international, les RU-CIV, à l'article 42 prévoient que les plafonds dictés sont relevés en cas de faute lourde et disparaissent si le transporteur a commis un dol, tout comme la CVR, dans son article 18§2 qui énonce que « *Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues, si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au transporteur ou aux personnes dont il répond aux termes de l'article 4.* »

Là où les choses se compliquent c'est lorsque pour le droit maritime, ferroviaire et aérien ce n'est pas la notion de faute lourde qui est utilisée.

En effet, l'article 22§5 de la Convention de Montréal mentionne une faute intentionnelle ou inexcusable, tout comme la CMNI.

De plus, l'article 36 des RU-CIM exclue le bénéfice des limitations de responsabilité au cas où le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui est la définition de la faute inexcusable.

Ce même Professeur fait d'ailleurs un bon résumé de ces dispositions en énonçant qu'« *avant la loi du 8 décembre 2009, seuls les transports terrestres nationaux et les transports routiers internationaux restaient attachés à la faute lourde. Désormais, c'est l'ensemble des transports de marchandises qui sont soumis à la faute inexcusable.* »

Pour compléter ce résumé on peut ajouter que la faute lourde est encore d'actualité seulement dans le transport ferroviaire et routier de personnes.

La question est alors de savoir si au niveau des définitions, le fait d'utiliser la notion de faute lourde ou celle de faute inexcusable revient au même résultat ou pas.

La première chose qu'on peut dire c'est que « *ces notions assurent un rôle unique : éviter que le débiteur d'une obligation inexécutée ne puisse se réfugier derrière le paravent de la bonne foi.* »⁸⁹

Pour ce qui est de la faute lourde du transporteur, la définition est aujourd'hui arrêtée, il s'agit d'une faute « *caractérisée par une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'incapacité du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de sa mission contractuelle.* »⁹⁰

La faute inexcusable, quant à elle, existe lorsque le « *dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera*

⁸⁸ Ch. Paulin, « Considération sur la faute inexcusable », revue de droit des transports n°4, Avril 2011, repère 4

⁸⁹ D. Houtcieff, « Le régime des clauses limitatives de responsabilité est-il satisfaisant ? », RDC 2008, p.1020

⁹⁰ Cass.Ch. Mixte, 22 avril 2005, n° 02-18.326 et 03-14.112

probablement.»⁹¹ Ainsi, pour la faute inexcusable, il faut une faute délibérée impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire par le transporteur sans raison valable, alors que pour la faute lourde, à cette possibilité s'ajoute l'inaptitude du transporteur, ce qui nous pousse à dire que la faute lourde a un champ d'application plus large que la faute inexcusable.

Par conséquent, ces définitions différentes ont un impact sur la responsabilité du transporteur, suivant le mode de transport utilisé. La responsabilité du transporteur sera plus ou moins exposée, et ce selon que les juges appliquent la faute lourde ou inexcusable.

Une autre différence peut être importante entre ces deux notions, il s'agit de l'appréciation qu'en donnent les juges.

B) Une appréciation subjective ou objective de la faute du transporteur

L'appréciation des juges face à la faute du transporteur est différente mais tend à s'unifier suivant qu'il s'agisse d'une faute lourde (1) ou d'une faute inexcusable (2).

1. L'appréciation subjective de la faute lourde favorable au transporteur

Au départ, la faute lourde a été définie objectivement comme le manquement à une obligation essentielle.⁹²

Toutefois, la Chambre Mixte, le 22 avril 2005 a mis fin à cette appréciation objective en décidant que la seule violation d'une obligation essentielle ne constitue pas une faute lourde.

Depuis cet arrêt, la faute lourde suppose une appréciation subjective du manquement, c'est à dire « *une appréciation du comportement et non une appréciation objective du manquement, de l'obligation violée.* »⁹³

Par conséquent, on peut dire que le fait de passer d'une appréciation objective à une appréciation subjective est favorable au transporteur puisque l'objectivité suppose un certain automatisme, comme nous l'avons vu concernant l'obligation essentielle (Partie 2, Chapitre 1, section 1, II), c'est à dire qu'à partir du moment où cette obligation est violée, la clause est réputée non écrite même si un certain équilibre du contrat était conservé.

Avec la subjectivité, cela est différent, les juges vont apprécier le comportement concret du transporteur, c'est pourquoi ce dernier aura plus de chance d'échapper à l'éradication de la clause qui limite sa responsabilité ou l'exonère puisqu'il n'y a plus ici d'automatisme, mais au contraire une évaluation précise du comportement de celui-ci par les juges.

⁹¹ Cass. 1^{ère} civ., 20 décembre 1988, n°87-17.887, *Bull.civ.I.*, n°372

⁹² Civ.1^{ère}, 15 novembre 1988, n°86-18.970, *Bull.civ.I.*, n°27

⁹³ Grimaldi, note sous Cass.civ. 1^{ère}, 22 juin 2004, « Contrat de transport aérien de personnes et clause de non-garantie d'horaires », *LPA 7 juin 2006*, p.16

Cet arrêt a d'ailleurs été confirmé par deux autres arrêts du 13 juin 2006 qui constituent la suite de la « *saga Chronopost* », et qui attestent leur ralliement sans ambiguïté à la conception subjective de la faute lourde en décidant que « *la faute lourde de nature à mettre en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat type ne saurait résulter du seul manquement à une obligation essentielle, mais doit se déduire de la gravité du comportement du débiteur.* »

Par conséquent les juges vont apprécier *in concreto* chaque arrêt, et vont décider si le transporteur a commis ou non une faute lourde. A cet égard, on peut noter une tendance des juges à être plutôt sévères avec le transporteur puisque par exemple il a été jugé que le transporteur victime d'un vol de marchandises a commis une faute lourde alors qu'il avait garé son camion dans une cour fermée, contre un quai de déchargement pour bloquer les portes qui étaient verrouillées et dont l'antivol était enclenché.⁹⁴

Peut-on constater toutefois que la même appréciation est donnée à la faute inexcusable ?

2. Une appréciation objective de la faute inexcusable défavorable au transporteur tendant vers la subjectivité

C'est par un compromis du Doyen Chauveau, qui a extrait du droit social la notion de faute inexcusable, que du droit aérien, cette faute a gagné le transport maritime de personnes comme de marchandises⁹⁵, puis le transport ferroviaire de marchandises.

Pour ce qui est de la faute inexcusable, et à la différence de la faute lourde, l'appréciation de celle-ci par les juges semble tendre majoritairement vers l'objectivité.

En effet, la cour de cassation a pour habitude de se référer à une faute « *appréciée objectivement* »⁹⁶, et pour cela elle prend en compte le fait que le transporteur « *aurait dû avoir conscience* » du dommage, comme en atteste l'arrêt de la première chambre civile de la cour de cassation du 18 octobre 2005.⁹⁷

C'est à dire que « *les juges raisonnent par rapport à une personne normale et raisonnable en se référant aux données psychologiques que l'on peut normalement attendre d'un transporteur quelconque.* »⁹⁸

Il s'agit donc d'une appréciation objective qui permet aux victimes d'établir plus facilement la conscience de la probabilité du dommage, et donc d'éradiquer la clause de responsabilité.

Toutefois, le 21 mars 2006, la chambre commerciale de la cour de cassation⁹⁹ a opéré un revirement de jurisprudence en appréciant subjectivement la faute inexcusable du transporteur aérien.

⁹⁴ Cass.com, 3 avril 2002, *Bull.civ.IV*, n° 67

⁹⁵ M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p. 58

⁹⁶ Cass.1ère civ, 16 avril 1975, n° 73-13.630, *Bull.civ.I*, n°136

⁹⁷ Cass. 1^{ère} civ, 18 octobre 2005, n°02-12.383

⁹⁸ M.Mekki, note sous Cass.com, 21 mars 2006, « Appréciation de la faute inexcusable, cause d'aggravation de la responsabilité civile du transporteur aérien de marchandises », *JCP 2006.II.10090*, p.1131

En effet, dans cet arrêt la cour de cassation juge qu'il « *n'était pas prouvé [...] que la société DHL International savait qu'un retard de livraison d'une journée priverait la société Gallego de la possibilité de participer à l'appel d'offres et lui causerait le préjudice dont cette dernière demande réparation.* » C'est ainsi que par cette solution circonstanciée et fondée sur la conscience effective du transporteur, que la cour de cassation consacre l'appréciation subjective de la faute inexcusable.

Qualifiée de « *conception réductrice de la faute inexcusable* » par Monsieur Le Professeur Mustapha Mekki, c'est pourtant la position qui est désormais adoptée par la cour de cassation, et ce également à l'égard du transporteur maritime¹⁰⁰, pour lequel elle a été décidé que la seule perte d'une marchandise au cours d'un transport ne constitue pas en soi une faute inexcusable.

Une question importante subsiste, celle de savoir qui est en charge de la preuve de cette faute lourde ou inexcusable.

II. Un régime de la preuve favorisant le transporteur

On peut en effet juger ce régime comme étant avantageux pour le transporteur dans le sens où ce n'est pas lui qui est en charge de la preuve qu'il n'a pas commis de faute lourde ou inexcusable, mais c'est au créancier du contrat de transport d'apporter cette preuve d'existence d'une telle faute (**A**), ce qui est loin d'être facile (**B**), c'est pourquoi cela le favorise davantage.

A) Une preuve devant être apportée par le créancier du contrat de transport

Il est important de rappeler que la clause de responsabilité ne doit pas avoir pour effet d'inciter le transporteur à exécuter son obligation avec moins de précautions, ou de le dispenser totalement de le faire.

D'où l'utilité de la faute lourde ou inexcusable qui vont permettre de contrôler ces écarts.

Toutefois, c'est sur le créancier du contrat de transport que repose la charge de la preuve.

En effet, il est nécessaire de rappeler que la chambre mixte de la cour de cassation a, dans son célèbre arrêt du 22 avril 2005 décidé que « *la faute lourde de nature à tenir en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat-type de transport ne peut résulter du retard à la livraison ni même du seul fait pour le transporteur de ne pouvoir fournir d'éclaircissements sur la cause du retard.* »

Ainsi, on constate que le régime de preuve décidé par les juges est favorable au transporteur puisqu'il n'a pas à justifier « le pourquoi du comment » de son retard, ce qui implique que la

⁹⁹ Voir référence note 88

¹⁰⁰ Cass.com, 7 février 2006, n°03-20.963, *Bull.civ.IV.*, n° 34

victime de l'inexécution ou de la mauvaise exécution devra seule prouver l'existence d'une faute de nature à éradiquer le plafond d'indemnisation prévu par le texte applicable.

D'ailleurs cette solution a été confirmée par la jurisprudence postérieure et notamment par la chambre commerciale de la cour de cassation le 13 novembre 2007¹⁰¹ qui énonce que : « *la faute lourde de nature à tenir en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat-type de transport ne saurait résulter du seul fait pour le transporteur de ne pouvoir fournir d'éclaircissements sur la cause de la disparition des marchandises mais doit se déduire de la gravité de son comportement.* »

Ces solutions ont été très largement critiquées par la doctrine qui pense que ce régime est trop favorable au transporteur, et notamment par Monsieur Le Professeur Yves-Marie Laithier qui ironiquement fait remarquer que « *Le régime est relativement favorable au transporteur, notamment parce qu'il appartient à la victime de rapporter la preuve d'une faute lourde. Chronopost et autres transporteurs seront donc bien inspirés de garder le silence sur les causes de leur défaillance : moins les circonstances de l'inexécution seront connues, moins la victime aura de chance de pouvoir établir l'existence d'une faute lourde.* »¹⁰²

Par conséquent, non seulement le créancier du contrat de transport doit supporter la charge de la preuve, mais en plus celle-ci est difficile à apporter, notamment parce que si le transporteur le veut, il ne fournit aucun élément de justification quant aux causes de la mauvaise exécution ou de l'inexécution de ses obligations.

B) Une preuve difficile à apporter

Le fait de laisser cette charge à la victime semble « *trop sévère* » pour Monsieur Le Professeur Olivier Deshayes¹⁰³ qui ajoute que « *le mécanisme présente une faille à ce que le créancier n'est le plus souvent pas bien armé pour prouver que le débiteur a failli de manière grave ou volontaire à son obligation.* »

Et le problème est bien pointé du doigt par la doctrine, puisqu'avoir la charge de la preuve est une chose mais que celle-ci soit difficile à apporter parce que le transporteur a le droit de garder le silence en est une autre.

A cet égard Monsieur Le Professeur Christophe Paulin ajoute qu' « *une prime est ainsi donnée à la négligence ou à la mauvaise foi du prestataire, indifférent au sort de la marchandise ou refusant de donner des informations, sachant qu'elles se retourneraient contre lui.* »¹⁰⁴

C'est pourquoi Le Professeur Deshayes préconise un aménagement de la charge de cette preuve. En effet, ce dernier pense qu'on pourrait attendre du transporteur qu'il facilite la

¹⁰¹ Cass.com, 13 novembre 2007, n° 06-18.860

¹⁰² Y-M.Laithier, note sous Cass.com, 31 mai 2006, *RDC 2006*, p.1075

¹⁰³ O.Deshayes, « *Clauses limitatives de responsabilité contractuelle et répartition des risques d'inexécution* », *RDC 2008*, p.1008

¹⁰⁴ Ch.Paulin, note sous Cass.com, 5 juin 2007, « *Le caractère essentiel de l'obligation de traçabilité, a quoi bon ?* », *JCP Entreprise et affaires 2007*, n° 41

preuve des circonstances de l'inexécution en prenant en compte la bonne foi de celui-ci qui « pourrait servir de paravent juridique à cette répartition du risque de la preuve. »

D'après lui le transporteur défaillant n'invoquerait pas de bonne foi le plafond d'indemnisation lorsque de par son fait, les circonstances de la cause de l'inexécution seraient restées inconnues.

En conséquence, le fait de pouvoir laisser la possibilité au créancier du contrat de transport de faire échec au plafond d'indemnisation par le biais de la faute lourde ou inexcusable n'est pas avantageux pour le transporteur, toutefois ce caractère « non-avantageux » est largement atténué par l'appréciation subjective de ces notions et par un régime de la preuve dur à supporter pour la victime.

Peut-on en dire autant lorsque ces limitations concernent un dommage corporel ?

Chapitre 2 : Enjeu particulier des limitations de responsabilité en cas de préjudice corporel

Les clauses de responsabilité en cas de dommage corporel dont la validité peut être qualifiée de « tolérée » (*section 1*) subissent toutefois une sorte de « déclin » dans leur application (*section 2*).

Section 1 : Une validité « tolérée »

Malgré l'existence d'un débat doctrinal concernant la validité des clauses limitant la réparation du dommage corporel (*I*), la cour de cassation fait preuve de tolérance quant à la validité de celles-ci (*II*).

I. Débat doctrinal sur la validité des clauses limitant la réparation du dommage corporel

Ce débat doctrinal est alimenté par ceux qui contestent l'existence de telles clauses (*A*) et par ceux qui l'approuvent (*B*).

A) Une validité contestée

Si les plafonds sont courants en matière de transport de marchandises, leur appréhension est beaucoup plus délicate en ce qui concerne le transport de passagers.

Josserand¹⁰⁵ a été l'un des premiers à lancé ce mouvement doctrinal de contestation de la validité des clauses ayant pour objet ou pour effet de supprimer ou de limiter la réparation due aux victimes en cas de dommage corporel.

Depuis, cette opinion a été suivie par d'autres nombreux auteurs.

Notamment Monsieur et Madame Les Professeurs Patrice Jourdain et Geneviève Viney qui quant à eux défendent l'idée que ces clauses n'ont pas lieu d'être « *en raison de l'importance vitale de cette indemnisation pour les individus concernés.* »¹⁰⁶

En effet, pour défendre leur point de vu, ces derniers prennent appui sur le fait que « *l'une des aspirations essentielles de notre civilisation étant précisément d'assurer aux citoyens la sécurité physique* », cela doit impliquer d'après eux une réparation « *suffisante et équitable* » du préjudice corporel.

On comprend alors que ces auteurs veulent faire valoir un côté humanitaire, c'est à dire une prise en compte de ce que peut réellement ressentir un homme à la suite d'un accident corporel et ainsi fixer une indemnisation au cas par cas, plutôt que de faire application d'un plafond « universel » qui correspondrait à tous les dommages corporels.

De plus, d'après ce même mouvement de doctrine, « *le corps humain ne peut pas faire l'objet d'un contrat* » c'est pourquoi « *il est immoral de stipuler qu'on ne sera pas responsable des dommages corporels dont on serait la cause* ». ¹⁰⁷

D'ailleurs, le plafond le plus contesté, car qualifié de dérisoire est celui prévu par l'article 23 de la Convention de Varsovie.

En effet, appelé « système de Varsovie » par Monsieur Le Professeur Philippe Le Tourneau¹⁰⁸, ce dernier précise également que les taux d'indemnisation des victimes d'accidents corporels restent fixés aux taux de cette Convention qui date de 1929 et du Protocole additionnel de La Haye datant de 1955, qui prévoient un plafond respectif d'environ 50 000 et 100 000 F, ce qu'il qualifie de « dérisoire », et ce en raison de l'ancienneté de ces textes.

Pour ce qui est des clauses de responsabilité prévues contractuellement par les parties, la question de leur validité ne se pose pas concernant les différents modes de transport internationaux puisque les textes conventionnels les ont interdits, (Voir Partie I, Chap. 2, Section 1, I), sauf en cas de rehaussement des plafonds fixés, ce que la doctrine ne critique en aucun cas.

Ainsi, la doctrine, hostile à tout type de clause qui viendrait « amputer » le droit pour la victime d'un dommage corporel d'être intégralement indemnisé, n'est pourtant pas unanime.

¹⁰⁵ Josserand, « La personne humaine dans le commerce juridique », *D.* 1932, p.1

¹⁰⁶ G. Viney, P. Jourdain. *Les effets de la responsabilité.* 2^{ème} éd. Paris : LGDJ, 2009, p.375

¹⁰⁷ P. Esmein, « Méditation sur les conventions d'irresponsabilité au cas de dommage causé à la personne », *Mélanges Savatier*, p. 18

¹⁰⁸ Ph. Le Tourneau. *Droit de la responsabilité et des contrats.* Dalloz action 2006/2007, p.350

B) Une validité soutenue

Les auteurs qui défendent l'existence de ces clauses sont certes moins nombreux mais ils existent.

Le meilleur exemple à donner est celui de Monsieur Le Professeur Paul Esmein.¹⁰⁹

En effet, tout en rappelant que « *le respect de la personne humaine est une règle de droit naturel* », ce dernier rappelle que pour certains, comme nous l'avons vu précédemment, « *il serait immoral de se réserver la faculté de tuer ou de blesser autrui sans être responsable* ».

Et c'est sur ce caractère d'immoralité que se penche cet auteur. La question est alors de savoir « *s'il est immoral de stipuler qu'on ne sera pas responsable dans le cas où matériellement on a contribué à la réalisation d'un accident sans qu'on puisse rien vous reprocher* » ?

D'après lui cela n'est pas immoral tant qu'aucune faute n'est relevée à la charge du transporteur. Ensuite, il rajoute à juste titre que « *Pour penser que la personne humaine soit dans notre société considérée comme tellement précieuse que cette licéité ne soit pas convenable, il faudrait d'abord qu'on interdise les courses de taureaux et les combats de boxe.* »

Ce qu'il faut, a priori entendre par là, c'est qu'on ne voit pas pourquoi les victimes d'un accident de transport doivent être plus protégées que n'importe quelle autre victime d'un dommage corporel.

Pour appuyer cette argumentation solide, ce même Professeur a tenu bon de préciser que le fait « *de laisser croire à celui qui est victime d'un accident qu'il a chance de trouver toujours une personne à qui il pourra réclamer une indemnité [...] est de nature à susciter des imprudences et à diminuer le sentiment de la responsabilité.* »

En outre il ne faut pas oublier que la victime peut mettre en échec ces plafonds d'indemnisation en apportant la preuve d'une faute lourde ou inexcusable. Par conséquent, si le transporteur n'a pas commis de telles fautes, il paraît normal que celui-ci puisse voir sa responsabilité limitée par des plafonds qui ont été fixés légalement, conventionnellement ou de façon réglementaire.

Il ne faut pas oublier que lorsque ces plafonds sont appliqués, la victime ne se retrouve pas sans rien, dans le sens où par exemple on parle de 250 000 F dans la CVR, ce qui ne semble pas négligeable.

En outre, des auteurs soutiennent que ces plafonds ne doivent pas exister parce que l'homme ne fait pas parti du commerce juridique, toutefois, prévoir de tels arguments pour que la victime obtienne le plus d'argent possible, n'est-ce pas en quelque sorte du commerce ? Alors qu'on sait que quelque part l'argent ne pourra pas effacer le traumatisme d'un accident grave ou même faire revenir un être mort ?

¹⁰⁹ Voir précédemment note 96

Dans tous les cas, ces plafonds existent et sont valables, ce que ne peut pas contester la cour de cassation.

II. Tolérance de la cour de cassation face à ces clauses

Le terme de tolérance paraît bien choisi parce que même si les juges ne sont pas toujours d'accord avec le fait d'appliquer ces plafonds, ils ne peuvent toutefois pas remettre en cause leur validité puisque ces derniers ne sont pas jugés inconstitutionnels (A) ni contraire à la Convention européenne des droits de l'homme (B).

A) Le refus d'inconstitutionnalité

C'est à l'occasion de l'arrêt de la première chambre civile de la cour de cassation du 12 mai 2004¹¹⁰ qu'un pourvoi a été formé par la victime d'un accident d'avion, qui veut voir échouer l'application du plafond d'indemnisation prévu par le Code de l'aviation civile qui renvoi à la Convention de Varsovie.

A cette fin, celle-ci invoque notamment une atteinte au principe constitutionnel de la dignité de la personne humaine.

En effet, l'article 1^{er} du Préambule de la Constitution de 1946 énonce que tout être humain « *possède des droits inviolables et sacrés* », et c'est en s'appuyant sur cet article que le Conseil Constitutionnel a proclamé, le 27 juillet 1994¹¹¹ que « *la sauvegarde de la dignité de la personne humaine contre toute forme d'asservissement et de dégradation est un principe à valeur constitutionnelle.* »

Et c'est ce principe que le pourvoi estime violé. Toutefois, dans cet arrêt de 2004, la Cour de cassation répond simplement que « *les juridictions n'ont pas le pouvoir d'écarter l'application d'un texte législatif pour non-conformité à la Constitution.* » Par conséquent, les juges de cassation refusent de juger inconstitutionnel ce plafond d'indemnisation parce que tout simplement ce n'est pas leur rôle de décider une telle chose.

D'ailleurs, en allant au delà de ce principe de pouvoir, afin de s'interroger sur la pertinence de cette solution sur le fond, Monsieur Le Professeur Gérard Légier¹¹² estime qu' « *à première vue, la limitation de la réparation n'est pas attentatoire au principe de la dignité de la personne humaine, mais il est vrai que, si le seuil paraît trop bas et ne permet pas à la victime de subvenir correctement à ses besoins, on peut concevoir qu'elle porte atteinte à sa dignité.* »

Cependant, même si les juges peuvent penser la même chose que ce Professeur, ces derniers doivent au nom du droit rejeter cet argument, c'est pourquoi on peut parler d'une « validité

¹¹⁰ Cass.1^{ère} civ., 12 mai 2004, n°01-14.259 et 01-14.931

¹¹¹ C.const, 27 juillet 1994, n°94-343/344

¹¹² G.Légier, note sous Cass.1^{ère}civ., 12 mai 2004, « La limitation de responsabilité du transporteur aérien », *JCP* 2005. II. 10030, p. 448

tolérée » puisque dans la deuxième partie de ce chapitre nous allons voir que les juges vont essayer au maximum de ne pas faire application de ces plafonds indemnitaires en cas de préjudice corporel, mais en l'espèce ils n'ont pas d'autre choix que de reconnaître ces plafonds valables et de les appliquer puisque la question de la faute inexcusable n'est pas ici abordée.

A l'étranger, les mêmes tentatives pour mettre en échec les plafonds d'indemnisation ont été tentées, et certaines avec succès.

C'est notamment le cas en Italie, où la Cour Constitutionnelle a décidé le 6 mai 1985 que ces limites fixées par la Convention de Varsovie, telles que mise en œuvre par la loi Italienne, étaient contraire à la Constitution.

Aux Etats-Unis, généralement 3 arguments sont avancés pour soutenir l'inconstitutionnalité.

Le 1^{er} est que « *tout loi ou règlement qui restreint la liberté ou le droit de propriété des citoyens, ce qui englobe le droit à la réparation des dommages, doit être raisonnable.* »

Le second soutient que le traitement différent des victimes selon le moyen de transport et le caractère interne ou international est une violation du principe selon lequel la protection de la loi doit être égale pour tous.

Enfin, le fait d'obtenir une réparation incomplète serait une entorse au droit de voyager.

Toutefois, malgré ces arguments plutôt convaincants, les juges Américains n'ont jamais prononcé une décision déclarant les textes prévoyant des plafonds d'indemnisation inconstitutionnels.

Un deuxième argument est soulevé par la victime dans l'arrêt du 12 mai 2004, qui est celui de la contradiction de ces plafonds avec la Convention européenne des droits de l'homme.

B) Une conformité à la Convention européenne des droits de l'homme

Contrairement à l'argument d'inconstitutionnalité, ici la cour de cassation doit répondre sur le fond.

Il est question en l'espèce de la violation de l'article 2 de la CEDH qui pose le principe que « *le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi.* »

D'après la victime de l'accident d'avion, cet article est violé si, en cas de mort ou de lésion corporelle, des textes limitent le montant de la réparation.

De plus, selon ce même pourvoi, l'article 14 de la CEDH qui pose le principe de non-discrimination est également violé par l'application de ces plafonds, puisqu'appliquer ce plafond dicté par la Convention de Varsovie au voyageur aérien revient à le traiter de façon discriminatoire en comparaison aux voyageurs qui utilisent un autre moyen de transport et qui se voient appliquer des plafonds plus avantageux ou qui sont intégralement indemnisés.

La cour de cassation répond ici de manière très claire au premier argument en déclarant que « *Le principe de réparation intégrale est étranger au respect de la personne humaine garanti par les articles 2 et 14 de la Convention EDH.* »

Ce qui signifie que le fait d'appliquer ces plafonds (même si cela est critiquable), ne concerne pas le droit à la vie.

Ensuite, elle conclue en énonçant que « *le régime juridique applicable aux victimes est légitimement différent selon le mode de transport en cause* », ce qui n'est pas sans rappeler la décision des juges Américains qui ont utilisé la même justification.

Par conséquent, ce que nous dit ici la Cour de cassation c'est que le fait de faire application des plafonds de réparation n'est ni contraire à la Constitution française, ni à la CEDH.

C'est la raison pour laquelle elle fait application des plafonds, mis à part les cas où elle trouve des « astuces », c'est à dire des moyens pour éviter de les appliquer, sans pour autant remettre en cause leur validité, qui aujourd'hui est incontestable, malgré un certain déclin dans leur application lorsqu'on touche à un dommage physique de la victime.

Section 2 : Un déclin d'application des plafonds limitant le droit à réparation des victimes d'un dommage corporel

Ce déclin d'application passe par une revalorisation de ces plafonds qui a été faite (*I*) mais aussi par une jurisprudence qui a tendance à trouver des failles à leur application (*II*).

I. Une revalorisation des plafonds

Cette revalorisation est d'autant plus significative en droit du transport aérien (*A*) et maritime (*B*).

A) Une revalorisation des plafonds d'indemnisation des victimes corporelles d'un accident aérien

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, le législateur français a soumis le transport interne aérien aux règles de la Convention de Varsovie.

Toutefois, les limites instaurées par celle-ci paraissant trop faibles¹¹³, la loi du 18 juin 1976 a revalorisé le montant du plafond en le fixant à 300 000F.

Ensuite encore, il a été augmenté par la loi du 6 mai 1982 à 500 000F puis à 750 000F par la loi du 10 juillet 1989.

¹¹³ Voir note 97

Ainsi, les critiques de la doctrine ont produit leurs effets, et on peut penser que c'est la raison pour laquelle le législateur français est intervenu pour augmenter le plafond d'indemnisation.

En outre, d'après Monsieur Le Professeur Gérard Légier, « *le système de la limitation de responsabilité est aujourd'hui, dans le domaine du transport aérien de passagers, en voie d'extinction.* »¹¹⁴

En effet, ce dernier affirme une telle chose en raison de l'entrée en vigueur, dans le cadre européen, du règlement n°2027/97 du 9 octobre 1997 qui énonce dans son article 3 que la responsabilité du transporteur aérien de la Communauté ne peut, en cas de dommage corporel ou de mort, « *faire l'objet d'aucune limite pécuniaire, même si celle-ci est fixée par voie législative, conventionnelle ou contractuelle* », et ceci pour les transports nationaux comme internationaux.

D'ailleurs, la Convention de Montréal, qui est destinée à se substituer à la Convention de Varsovie, ne prévoit pas de plafonds de réparation. Elle prévoit simplement que pour les dommages résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un voyageur ne dépassant pas 113 100 DTS, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité, c'est pourquoi on ne peut pas parler réellement d'un plafond d'indemnisation. Ce qui est nouveauté importante ici, c'est que le passager a droit à une indemnisation intégrale.

Ainsi, la conjugaison du règlement du 9 octobre et de la Convention de Montréal nous amène à penser que les plafonds vont disparaître en ce qui concerne l'indemnisation des victimes de lésions corporelles.

Toutefois, ces plafonds continuent actuellement à s'appliquer, et ceci pendant une période transitoire, jusqu'au moment où plus aucun cas de jurisprudence ne sera soumis à la Convention de Varsovie puisqu'il faut rappeler le principe selon lequel « Le contrat reste soumis à la loi sous l'empire de laquelle il a été conclu. »

Cependant, tout comme le précise Monsieur Le Professeur Gérard Légier, avec le temps, « *le système du plafonnement peut, à contre-courant de l'évolution générale, connaître un regain d'intérêt.* »

Et afin de prouver ce qu'il avance, il rappelle que « *le plafonnement (...) était devenu au fil du temps, quelque peu obsolète. Mais voilà que les dramatiques événements du 11 septembre 2001 ont rappelé l'utilité qu'il peut présenter.* » En effet, pour éviter « *l'écroulement de l'industrie aérienne* », les membres du Congrès Américain ont voté une loi appelée *Air Transportation Safety and System Stabilization Act*, dans laquelle on retrouve notamment l'introduction d'un plafond de réparation.

Il s'agit certes d'une situation exceptionnelle mais « *elle révèle que, même dans un pays où la limitation de responsabilité a été en butte à de fréquentes critiques, l'idée d'y recourir n'est pas définitivement chassée.* »

Par conséquent, ce que l'on peut retenir c'est qu'actuellement on est face à un déclin d'application des plafonds d'indemnisation des victimes corporelles aérienne, mais on ne sait

¹¹⁴ Voir précédemment note 101

pas ce que l'avenir nous réserve, et qui sait, peut-être qu'avec le temps leur utilisation va retrouver un regain d'intérêt, ce qui ne sera pas pour déplaire au transporteur aérien.

Ainsi, aujourd'hui on peut dire que ce déclin n'est pas vraiment favorable au transporteur aérien puisque sa responsabilité se trouve de moins en moins limitée, et ce d'autant plus que la revalorisation des plafonds n'a fait qu'augmenter le montant d'indemnisation dû par le transporteur aérien.

Qu'en est-il du transport maritime pour lequel les plafonds ont également été revalorisés ?

B) Une revalorisation des plafonds d'indemnisation des victimes corporelles d'un accident maritime

Critiqués par la doctrine pour leur caractère dérisoire, les plafonds d'indemnisation ont ainsi été revalorisés, de la même façon que pour le transport aérien.

Cela a débuté par le sixième rapport adopté par la Commission « Transports » du Parlement européen le 27 février 2007, qui dans le cadre du « Troisième Paquet Maritime », prône l'intégration de la Convention LLMC (Limitation of Liability for Maritime Claims) du 19 novembre 1976 dans le droit communautaire, puisque cette dernière prévoit un système de limitation qui est plus protecteur donc plus satisfaisant pour la victime.

En effet, celle-ci prévoit entre autres des mesures plus contraignantes pour la mise en œuvre des plafonds concernant les « *préjudices subis par des personnes ou des biens qui ne sont pas directement concernés par l'opération de transport* », ce qui vise à protéger davantage la population des littorales, en cas d'accident de navigation ou de préjudice écologique. On peut citer en outre la prévision d'une action directe de la victime contre l'assureur.

Toutefois, cette Convention « *n'avait cessé de montrer des insuffisances et soulevait au fil des années des interrogations d'ordre éthiques, à travers des plafonds d'indemnisation dérisoires prévus pour les victimes d'accidents maritimes* », d'après Messieurs Les Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel.¹¹⁵

C'est pourquoi cela a exigé une intervention de la communauté internationale face à ces « *anachronismes* ». Ce qui a donné lieu au Protocole du 2 mai 1996 modifiant la Convention LLMC de 1976.

Protocole qui est parti du constat que 20 ans après l'adoption de la Convention LLMC, les plafonds de responsabilité sont devenus inadaptés, d'où l'utilisation par ces Professeurs du terme « *anachronisme* » qui caractérise bien cette inadaptation aux temps modernes.

D'ailleurs dans le préambule du Protocole ce souci est clairement abordé : « *Considérant qu'il est souhaitable de modifier la Convention sur la limitation de responsabilité [...] afin d'offrir une indemnisation accrue et d'établir une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitations.* »

¹¹⁵ P.Bonassies, C.Scapel. *Droit maritime*. Paris : LGDJ-Lextenso, 2010, p.528

Ainsi, pour les navires de faible tonnage, on passe, s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles, de 333 000 DTS à 2 000 000 DTS, ce qui constitue une augmentation qui est loin d'être négligeable, et ce au détriment du transporteur.

De plus, le Protocole supprime le plafonnement global de 25 000 000 DTS, ce qui constitue « *une innovation particulièrement intéressante pour les victimes* » d'après ces mêmes Professeurs.

Ces plafonds pourront être relevés par des législations internes mais ne pourront en aucun être revus à la baisse.

Autant de dispositions qui poussent à dire aux deux Professeurs que ces plafonds relèvent « *d'un ordre public international de protection.* » Ce qui signifie que la protection des intérêts de la victime d'un dommage corporel est d'ordre public, c'est à dire qu'on ne pourra pas passer outre cette protection qui doit automatiquement être prise en compte.

Expression qui peut-être paraît exagérée et qui peut ne pas être fidèle à la réalité. Dans tous les cas, cette revalorisation et la façon de concevoir aujourd'hui les plafonds d'indemnisation tendent vers un déclin de leur application.

Ce déclin ce remarque également par l'utilisation que fait la jurisprudence de ces plafonds.

II. Une jurisprudence tendant vers une mise en échec des plafonds de réparation des victimes corporelles

Cette jurisprudence qu'on peut qualifier d' « *humanitaire* » (**A**), peut être remise en cause par une appréciation subjective et non plus objective de la faute inexcusable (**B**).

A) Une jurisprudence « humanitaire »

Précisant que le régime de Varsovie a été écarté dans de nombreux cas, Monsieur Le Professeur Philippe Le Tourneau ¹¹⁶ affirme que cela est notamment passé une « *jurisprudence interprétant largement la notion de faute inexcusable, afin de permettre aux victimes d'accéder à une réparation réaliste de leurs préjudices.* »

En effet, « *la jurisprudence française [...] se contente de l'élément objectif de la faute, sans prendre en considération l'élément subjectif, lequel est apprécié in abstracto, voir présumé, en sorte que le plus souvent les tribunaux français se contentent ainsi d'une faute ordinaire, voire légère.* » ¹¹⁷

Par exemple, le 2 octobre 2007 la première chambre civile de la cour de cassation ¹¹⁸ a décidé dans deux espèces différentes que le fait pour le pilote de la première espèce de s'être écrasé à

¹¹⁶ Ph. Le Tourneau. *Droit de la responsabilité et des contrats*. Dalloz action 2006/2007, p.350

¹¹⁷ F.Ewald, A.Garapon, G.Martin, et al. *Les limites de la réparation du préjudice*. Paris : Dalloz, 2009, p.88

¹¹⁸ Cass.civ., 2 octobre 2007, n° 04-13-003 et 05-16-019

l'occasion d'un atterrissage forcé causant des blessures aux passagers, et le fait pour le pilote de la deuxième espèce de s'être également écrasé à l'atterrissage provoquant sa propre mort et celle de 7 autres passagers constitue dans les deux cas une faute inexcusable.

Une faute qui serait justifiée d'après la Cour de cassation par des faits dont il résulte que « *la faute commise par le pilote impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire de sorte qu'elle revêtait un caractère inexcusable.* »

Il s'agit donc bien d'une appréciation objective, avantageuse pour la victime, et pas pour le transporteur qui voit l'échec du plafond d'indemnisation parce que par exemple dans la deuxième espèce il avait « conscience » de la probabilité de mourir en s'écrasant à l'atterrissage, et en plus de cette conscience, les juges de cassation ajoutent qu'il avait accepté cette possibilité.

Appréciation sévère à l'égard du transporteur, dont la justification ne semble pas être des plus adaptée. Les juges vont en quelque sorte tout faire pour pouvoir caractériser une faute inexcusable du transporteur, qui ne l'est pas forcément, au lieu de dire directement qu'ils veulent privilégier l'indemnisation des victimes corporelles en faisant échouer le plafond de responsabilité. Au lieu de cette franchise, les juges préfèrent faire « porter le chapeau » au transporteur qui a certainement fait tout ce qu'il était possible pour éviter cet accident qui lui a coûté la vie.

Précisant que cette matière de limitation de responsabilité en cas de dommage corporel « *alimente un débat passionnel* » Madame La Professeure Martine Rémond-Gouilloud affirme par la même occasion que « *les tribunaux, eux-mêmes peu favorables aux limitations, se montrent volontiers réceptifs* » aux efforts des victimes d'être intégralement indemnisées,¹¹⁹ comme en atteste les arrêts du 2 octobre 2007.

Un autre exemple peut être donné cette fois-ci en matière maritime, via un arrêt de la Cour d'appel de Caen du 12 septembre 1991. En l'espèce une fillette de 12 ans a eu son bras gauche sectionné par l'hélice d'un zodiac.

Ici, la Cour affirme que cet engin « *embarcation frêle, construite en matériau léger* » n'est pas assimilable aux navires et bâtiments de mer au sens de la Convention du 10 octobre 1957.

Le fait de ne pas le considérer comme tel n'est peut-être pas anodin.

En effet, Messieurs Les Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel¹²⁰ pensent que les juges ont voulu par là échapper à l'application des plafonds d'indemnisations prévu par cette Convention, tout en faisant remarquer qu' « *il en est souvent de même de divers engins nautiques, lorsque leur propriétaire est responsable d'un grave accident.* »

C'est la raison pour laquelle ces derniers s'interrogent légitimement sur le fait de savoir s'il s'agit d'une « *jurisprudence humanitaire, ou (d') une réelle difficulté à classer de tels engins ?* »

¹¹⁹ M.Rémond-Gouilloud. *Le contrat de transport*. Dalloz, 1993, p. 55

¹²⁰ P.Bonassies, C.Scapel. *Droit maritime*. Paris : LGDJ-Lextenso, 2010, 364.21, p.530

En conséquence, il est inutile d'insister davantage sur le fait que les juges favorisent largement les victimes par une appréciation réfléchie ou objective pour qu'au final le plafond de responsabilité ne s'applique pas, et ce d'autant plus que le même constat peut être fait à propos de la faute lourde du transporteur routier et ferroviaire.

On peut cependant se poser la question de savoir si cette appréciation objective va perdurer.

B) La tentation d'une appréciation subjective de la faute inexcusable

Il semble légitime de se poser la question de savoir si les juges vont continuer d'apprécier objectivement la faute inexcusable du transporteur aérien et maritime de personnes, et ce en raison du revirement de jurisprudence opéré en matière de transport de marchandises par l'arrêt du 21 mars 2006 rendu par la chambre commerciale de la Cour de cassation,¹²¹ comme nous l'avons vu précédemment. (Partie 2, Chapitre 2, Section 2, I, B, 2.)

En effet, à la base, cette appréciation de la faute inexcusable se faisait de manière objective par la chambre civile de la cour de cassation, jusqu'au moment où la chambre commerciale en a décidé autrement. Comme en atteste Alexandre Job et Marion Mazegga, Avocats à la Cour qui déclarent qu'« *en consacrant une appréciation in abstracto de la faute inexcusable susceptible d'écarter les plafonds de limitation en matière de transport aérien, la première chambre civile de la Cour de cassation semble se départir de la chambre commerciale qui pour sa part semble pencher pour une appréciation in concreto de la faute inexcusable en matière de transport aérien de marchandises.* »¹²²

Toutefois, de nombreux arrêts postérieurs viennent répondre à cette question. Et la réponse est simple : la Cour de cassation continue d'apprécier objectivement la faute inexcusable du transporteur aérien et maritime de personnes.

Les arrêts du 2 octobre 2007, cités dans le A), en attestent. En effet, dans ces arrêts la Cour de cassation apprécie objectivement la faute inexcusable du pilote d'avion.

Ce qui amène Monsieur Le Professeur Philippe Delebecque à penser que « *la faute inexcusable ne doit plus être pensée d'une façon unitaire.* »¹²³

En effet, il ressort de ces jurisprudences une appréciation différente suivant qu'il s'agisse d'un transport de personnes ou de marchandises. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises, les juges apprécient subjectivement la faute du transporteur, tandis que pour le transport de personnes, celle-ci est appréciée objectivement.

Cela peut se justifier par le fait que les juges veulent protéger la victime d'un dommage corporel, plus que celle qui n'est victime que de dommages matériels.

¹²¹ Voir référence note 88

¹²² A. Job, M. Mazegga, *Chronique Droit des transports- Logistique-Tourisme*, n°1 novembre/octobre 2007, p.2

¹²³ Ph. Delebecque, « La Cour de cassation se prononce de façon objective sur la faute inexcusable du pilote », *Revue de droit des transports* n° 11, Décembre 2007, comm. 247

Ce que confirme Le Professeur Delebecque en faisant le constat de l'« *impression que quand il s'agit de dommage corporel c'est une appréciation objective alors que quand il s'agit d'un transport de marchandises c'est appréciation subjective.* »

Depuis cet arrêt, de façon constante la jurisprudence affirme ce caractère objectif de son appréciation en transport de personnes, comme le prouve par exemple l'arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation du 25 juin 2009¹²⁴ dans lequel elle décide que l'accumulation de deux fautes simples aboutie à la conclusion que « *le pilote n'avait pas commis de faute impliquant objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire au point de revêtir un caractère inexcusable.* »

On comprend dès lors qu'en l'espèce les juges ont objectivement apprécié les fautes du transporteur, qui « *s'apprécie(nt) donc in abstracto, à l'aune d'un standard de comportement, celui d'un transporteur prudent et normalement vigilant.* »¹²⁵

¹²⁴ Cass. 1^{ère} civ, 25 juin 2009, n°07-21.636

¹²⁵ JurisClasseur Transport, Fasc. 915 : Transport aérien, Contrat de transport des passagers et de leurs bagages, §9

Bibliographie

• Ouvrages

- M. Rémond-Gouilloud. *Le contrat de transport*. Dalloz, 1993, p.53
- M. Michel. *Droit des transports : terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*. 3^{ème} éd. Dalloz, 1996, p.77
- I. Bon-Garcin, M. Bernardet, Y. Reinhard. *Droit des transports*. 1^{ère} éd., Dalloz, 2010
- F. Ewald, A. Garapon, G. Martin, et al.. *Les limites de la réparation du préjudice*. Dalloz, 2009, p. 83
- G. Viney, P. Jourdain. *Les effets de la responsabilité*. 2^{ème} éd., LGDJ, 2001, p. 375
- Ph. Le Tourneau. *Droit de la responsabilité et des contrats*. 8^{ème} éd., Dalloz action, 2010, p. 430
- P. Bonassies, C. Scapel. *Droit maritime*. LGDJ-Lextenso, 2010, p.527
- JurisClasseur Transport, Fasc. 915 : Transport aérien, Contrat de transport des passagers et de leurs bagages, §9
- D. Gency- Tandonnet. Jurisclasseur Transport, Fasc. 760 : Transport routier de voyageurs et de leurs bagages, 158 et 159
- G. Cornu. *Vocabulaire Juridique*. 7^{ème} éd., Puf, Quadrige Dicos poche, 2006
- Jurisclasseur Droit international, Réparation du dommage, Fasc. 565-B-30. 70

• Articles de doctrine et chroniques

- A. Job, M. Mazegga, *Chronique Droit des transports- Logistique-Tourisme*, n°1 novembre/octobre 2007, p.2
- Ph. Delebecque, « La Cour de cassation se prononce de façon objective sur la faute inexcusable du pilote », *Revue de droit des transports n° 11, Décembre 2007*, comm. 247
- O. Deshayes, « Clauses limitatives de responsabilité contractuelle et répartition des risques d'inexécution », *RDC 2008*, p.1008
- P. Esmein, « Médiation sur les conventions d'irresponsabilité au cas de dommage causé à la personne », *Mélanges Savatier*, p. 18
- D. Houtcieff, « Le régime des clauses limitatives de responsabilité est-il satisfaisant ? », *RDC 2008*, p. 1020
- C. Aubert de Vincelles, « Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles », *RDC 2008*, p.1034
- T. Genicon, *RDC 2008*, p.988
- H. Kenfack, *D. 2007*, p.113
- I. Bon-Garcin, *JCP E 2005*, p.1866
- J. Rochfeld, *RTD civ 2005*, Chap.2, section 2, Art 3, §2

• Notes de jurisprudence

- Ch.Paulin, note sous Cass.com, 5 juin 2007, « Le caractère essentiel de l'obligation de traçabilité, a quoi bon ? », *JCP Entreprise et affaires 2007*, n° 41
- G. Légier, note sous Cass. 1^{ère} civ., 12 mai 2004, « La limitation de responsabilité du transporteur aérien », *JCP 2005 II*. 10030, p. 448
- I. Gavanon, note sous Cass.com, 13 février 2007, « Validité des clauses limitatives de responsabilité et la salutaire nécessité d'un équilibre contractuel contrôlé par les juges », *JCP E 17 juin 2010*, n°24, p.3
- F. Donnat, note sous CE 6 juillet 2005, « Les clauses du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises approuvé par le décret du 6 avril 1999 ne présentent pas un caractère abusif au sens du Code de la consommation », *JCP 2005 II*. 10154, p. 2065
- C. Grimaldi, note sous Cass. 1^{ère} civ., 22 juin 2004, « Contrat de transport aérien de personnes et clause de non-garantie d'horaires », *LPA 7 juin 2006*, n°113, p.16
- Ch. Paulin, note sous CA Paris, 7 février 2008, « Transport express et respect du délai de livraison », *Revue de droit des transports n°7, juillet 2008*, comm.139
- M. Mekki, note sous Cass.com, 21 mars 2006, « Appréciation de la faute inexcusable, cause d'aggravation de la responsabilité civile du transporteur aérien de marchandises », *JCP 2006 II*. 10090, p.1131
- M. de Juglart, note sous Trib.civ, 9 juillet 1960, *JCP 1960 II*.11830, p.66
- M. F. Durand, note sous Cass.com, 30 janvier 1967, *D.1968*, p.160
- R. Rodière, note sous Cass.com, 3 avril 1968, *JCP 1968 II*.15575
- Ph. Delebecque, note sous Cass. Ch. Mixte, 22 avril 2005, « Transport terrestre : 'affaire Chronopost' : épilogue ? », *RDC 2005*, p. 753
- D. Mazeaud, note sous Cass.com, 9 juillet 2002, « Affaire Chronopost : suite au prochain épisode », *D. 2003*, p. 457
- A. Sériaux, note sous Cass.com, 22 octobre 1996, *D. 1997*, p.122
- R.Rodière, note sous Com. 6 février 1973, *JCP 1973.II*.17 501

Table des matières

Introduction.....	3
-------------------	---

PARTIE 1

L'INSERTION DES CLAUSES LIMITATIVES OU EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre 1. - Les clauses limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur prévues indépendamment de la volonté des parties.....	8
--	----------

Section 1.- Les clauses d'exclusion de responsabilité

<u>I. Un nombre restreint des possibilités d'exonération du transporteur de personnes.....</u>	<u>8</u>
--	----------

A) L'impact de l'obligation de sécurité du transporteur sur les causes d'exonération en cas de dommage corporel

1. Une évolution des clauses d'exclusions de responsabilité internationales
2. Une unique cause d'exonération inchangée dans le système national

B) L'exonération du transporteur malgré un retard ou un dommage aux bagages

1. Les causes d'exonérations du transporteur à travers l'obligation de ponctualité
2. Obligations du transporteur envers les bagages atténuées par les possibilités d'exonérations de responsabilité

<u>II. Les causes d'exonérations du transporteur de marchandises : instrument de mesure de la sévérité des régimes.....</u>	<u>14</u>
---	-----------

A) Les causes générales d'exonération du transporteur de marchandises

1. Une sévérité appréhendée par le nombre des cas d'exonérations
2. Une relative indulgence

B) La prévision de risques particuliers amenant à l'exonération du transporteur

1. La présence de causes spéciales d'exonérations majorant l'apparente indulgence
2. Les conséquences attachées à l'existence d'une cause de libération

Section 2.-	La limitation de responsabilité du transporteur passant par le plafonnement du montant de la réparation	
<u>I. Des plafonds avantageux pour le transporteur</u>		19
A) La limitation de responsabilité du transporteur de personne par un plafonnement indemnitaire		
1. Une indemnisation plafonnée en cas de préjudice à la personne		
2. Une indemnisation plafonnée en cas de retard ou de dommages aux bagages		
B) Le montant de la réparation dû par le transporteur de marchandise		
1. Le préjudice indemnisable		
2. Les plafonds indemnitaires limitant la responsabilité du transporteur		
<u>II. Une remise en cause des plafonds indemnitaires</u>		26
A) Spécificité du transport routier et fluvial		
1. Plafonds spécifiques prévus par les contrats types		
2. Une existence menacée du contrat-type		
B) Le déplafonnement des limites indemnitaires		
1. La déclaration de valeur		
2. La déclaration d'intérêt spécial à la livraison		
Chapitre 2. - L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur		30
Section 1.-	Les conditions menant à la validité des clauses de responsabilité insérées dans le contrat de transport	
<u>I. Une validité discutée suivant l'application du droit national ou international</u>		30
A) La validité au niveau national		
1. Le régime applicable aux clauses de non responsabilité du transporteur		
2. Une validité de principe pour les clauses limitatives		
B) La question de la validité sur le plan international		
1. Une validité sous conditions		
2. Etude spécifique sur la limitation de responsabilité du transporteur maritime dans le contrat de volume		

<u>II. La nécessité d'une opposabilité de la clause limitative au cocontractant</u>	35
A) Conditions à respecter pour la validité des clauses contractuelles de responsabilité	
1. Une clause connue et acceptée par le cocontractant	
2. La conservation d'un pouvoir de contrainte	
B) Interdictions de limitation excessive de la responsabilité du transporteur	
1. Une prohibition des indemnités dérisoires	
2. Le sort des clauses abrégatives de prescription	
Section 2.- Sanction d'une répartition des risques excessive	
<u>I. Une nécessité économique des clauses limitatives</u>	39
A) Une gestion des risques par les parties au contrat de transport	
B) Un équilibre contractuel recherché par les juges	
<u>II. Sanction en cas de non respect des conditions et interdictions</u>	41
A) Le choix de l'éradication de la clause excessive	
B) Les effets de l'éradication	

PARTIE 2

UNE REMISE EN CAUSE DE L'EFFICACITE DES CLAUSES LIMITANT OU EXONERANT LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Chapitre 1. - Les moyens mis à disposition du créancier du contrat de transport pour écartier les clauses de responsabilité	45
Section 1.- Les possibilités d'écartier la clause contractuelle de responsabilité	
<u>I. L'utilisation de l'obligation essentielle pour éviter l'exonération ou la limitation de responsabilité du transporteur</u>	45
A) Une hésitation sur la définition compromettant une certaine utilité	
1. L'utilité de l'obligation essentielle pour le créancier du contrat de transport	
2. Une notion susceptible de différentes définitions d'après la doctrine	

B)	Une définition retenue évoluant à travers la jurisprudence Chronopost	
1.	La définition retenue	
2.	Une utilisation spécifique de la notion d'obligation essentielle à travers les arrêts <i>Chronopost</i>	
II.	<u>Une éradication excessive des clauses de responsabilité touchant à l'obligation essentielle....</u>	49
A)	Un « automatisme » des juges face à l'obligation essentielle désavantageant le transporteur	
B)	Une atténuation de la position des juges par une appréciation moins objective	
Section 2.-	Les moyens d'écarter les plafonds d'indemnisation	
I.	<u>Une éradication des plafonds d'indemnisation par le biais de la faute du transporteur.....</u>	52
A)	Le recours à la faute lourde ou inexcusable du transporteur	
1.	Une articulation entre l'obligation essentielle et la faute du transporteur	
2.	Une notion de la faute divergente selon le mode de transport	
B)	Une appréciation subjective ou objective de la faute du transporteur	
1.	L'appréciation subjective de la faute lourde favorable au transporteur	
2.	Une appréciation objective de la faute inexcusable défavorable au transporteur tendant vers la subjectivité	
II.	<u>Un régime de la preuve favorisant le transporteur.....</u>	57
A)	Une preuve devant être apportée par le créancier du contrat de transport	
B)	Une preuve difficile à apporter	
Chapitre 2.-	Enjeu particulier des limitations de responsabilité en cas de préjudice corporel.....	59
Section 1.-	Une validité « tolérée »	
I.	<u>Débat doctrinal sur la validité des clauses limitant la réparation du dommage corporel.....</u>	59
A)	Une validité contestée	
B)	Une validité soutenue	

<u>II. Tolérance de la cour de cassation face à ces clauses.....</u>	62
A) Le refus d'inconstitutionnalité	
B) Une conformité à la Convention européenne des droits de l'homme	
 Section 2.- Un déclin d'application des plafonds limitant le droit à réparation des victimes d'un dommage corporel	
<u>I. Une revalorisation des plafonds.....</u>	64
A) Une revalorisation des plafonds d'indemnisation des victimes corporelles d'un accident aérien	
B) Une revalorisation des plafonds d'indemnisation des victimes corporelles d'un accident maritime	
 <u>II. Une jurisprudence tendant vers une mise en échec des plafonds de réparation des victimes corporelles.....</u>	67
A) Une jurisprudence « humanitaire »	
B) La tentation d'une appréciation subjective de la faute inexcusable	
 Bibliographie.....	71