

Le droit applicable au contrat de transport maritime de marchandises

Jérôme de Sentenac

Avocat associé

Ince & Co Paris

L'objet principal du contrat de transport maritime consiste à déplacer une marchandise d'un point à un autre, et le droit applicable est amené à varier selon qu'il s'agit d'un contrat de transport maritime interne ou international.

Ainsi, le droit maritime a-t-il été à l'origine des premières conventions internationales, au premier rang desquelles figure la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cette convention avait pour ambition de créer des règles universelles. D'autres dispositions, contenues dans des protocoles, sont venues les modifier.

Se voulant à l'origine plutôt favorables aux armateurs, les conventions internationales sur le transport de marchandises se sont multipliées au gré des évolutions de la matière, sans toutefois prévoir leur articulation entre elles ni être ratifiées par les mêmes États contractants. En parallèle, une place est laissée aux règles de conflits de lois du droit européen. La détermination de la loi applicable a donc été rendue de plus en plus complexe, d'autant plus que le champ d'application matériel de ces conventions ne couvre pas toujours les phases antérieures ou postérieures au transport maritime *stricto sensu*.

Plutôt que de parler du droit applicable, il convient d'envisager les droits potentiellement applicables à un contrat de transport maritime, sachant que l'on se limitera à une hypothèse de transport maritime de marchandises dans laquelle la compétence juridictionnelle serait celle du juge français.

I. L'application spatiale du droit régissant le contrat de transport maritime de marchandises

En se plaçant du point de vue d'un juge français qui aurait à connaître du droit applicable à un contrat de transport maritime de marchandises, l'on observe que la position française a grandement évolué avec le temps. Initialement, le juge procédait à l'application des conventions internationales ratifiées par la France et imposait la loi nationale. Actuellement, sous l'influence des conventions internationales de droit matériel (A) ainsi que du droit européen (B), le juge français tend, lorsqu'il n'existe pas de convention internationale applicable, à rechercher la loi désignée par les parties en application des règles de conflits de lois du règlement Rome 1.

A. Contrat de transport international

Les sources originelles en matière de transport de marchandises par voie maritime sont les conventions internationales de droit matériel élaborées sous l'égide des Nations Unies. La construction européenne a permis de faire émerger une source alternative : le règlement Rome 1, dont les règles de conflits de lois doivent composer avec les conventions internationales précitées.

a) Les conventions de droit matériel

Il existe de nombreuses divergences entre les différentes conventions internationales existantes, ce qui explique que l'on puisse rechercher leur application ou, au contraire, chercher à les écarter. La détermination du droit applicable joue en particulier un rôle considérable sur la prescription, les limitations de responsabilité et les cas exonérateurs.

(i) La convention de Bruxelles et ses amendements

Ratifiée par plus d'une centaine d'États, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 (également appelée Règles de La Haye) est le texte principal de droit matériel en matière de transport de marchandises par voie maritime. La convention de Bruxelles est entrée en vigueur en juin 1931 et a été modifiée successivement par deux protocoles.

Son objectif principal était d'instaurer un régime de responsabilité de plein droit à la charge du transporteur, afin de mettre fin à la pratique antérieure permettant aux transporteurs de s'exonérer largement de leur responsabilité en cas de dommage subi par la marchandise transportée. Le champ d'application de la convention originelle était prévu dans son article 10 et disposait que la convention s'appliquait de façon impérative à tout connaissement ou titre similaire créé dans un des États contractants. Le même article excluait les transports en pontée régulière ainsi que le transport d'animaux vivants du champ d'application de la convention. Le champ d'application de la convention de Bruxelles soulevait des difficultés pour ce qui concerne les contrats de transport nationaux. En présence d'un transport entre deux ports français, l'on pouvait en effet penser que la convention de Bruxelles originelle pouvait s'appliquer en présence d'un élément d'extranéité : par exemple lorsque le connaissement était émis à l'étranger ou que l'armement n'était pas français. Pour autant, la prise en compte des éléments d'extranéité suscitait beaucoup d'imprécision ; ce qui a conduit à la suppression de l'article 10 par le premier protocole modificatif.

Le protocole modificatif en date du 23 février 1968, également appelé Règles de Visby, est entré en vigueur le 23 juin 1977. Seuls 32 États (dont la France) l'ont ratifié. L'apport principal du protocole de 1968 est de préciser le champ d'application de la convention de Bruxelles, puisque l'article 5 supprime et remplace l'article 10 de la convention originelle. Les Règles de La Haye-Visby ne s'appliquent de ce fait qu'aux transports internationaux. Le protocole énumère trois critères alternatifs à leur application : lorsque le connaissement est émis dans un État contractant, lorsque le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant ou encore, lorsque le connaissement contient une clause Paramount¹ désignant la convention amendée comme applicable.

L'application de la convention de Bruxelles originelle ou de la convention de Bruxelles amendée peut soulever des difficultés. En effet, on peut imaginer des hypothèses où l'une des versions s'appliquera au détriment de l'autre. Ainsi, lorsque l'État où le connaissement a été émis et l'État de départ du transport ont ratifié la convention de 1924 mais pas le protocole de 1968, la convention de Bruxelles originelle aura vocation à s'appliquer au contrat de transport. A l'inverse, lorsque le connaissement a été émis dans un pays lié par les deux textes (convention originelle et protocole de 1968), ou lorsque le transport s'effectue au départ d'un pays lié par les deux textes, c'est alors la convention amendée qui s'applique. Il en est de même lorsque le pays d'émission du connaissement et le pays du port de départ ne sont pas liés par la même version de la convention : c'est la convention amendée qui prime.

La seconde modification de la convention de Bruxelles a consisté en l'adoption d'un protocole modificatif en date du 21 décembre 1979 qui est entré en vigueur le 14 février 1984. Il a été ratifié par 23 États, dont la France. L'effet principal de ce second protocole a été la modification du calcul de la limitation de responsabilité en introduisant le système des droits de tirage spéciaux (DTS) du FMI comme unité de compte, pour la détermination de la responsabilité du transporteur.

(ii) Les Règles de Hambourg

La convention de Bruxelles et ses protocoles modificatifs ont permis la mise en place d'un régime de responsabilité encadré du transporteur de marchandises. Or, cette convention a fait l'objet de vives critiques, certains pays en voie de développement estimant qu'elle était trop protectrice des intérêts des transporteurs et des armateurs. Face à ces critiques, une conférence diplomatique de 1978 dans le cadre de la CNUCED et de la CNUDCI a conduit à l'élaboration de la convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, également appelée Règles de Hambourg.

Entrées en vigueur en novembre 1992, les Règles de Hambourg ont un champ d'application particulièrement étendu, en prévoyant à leur article 2 cinq critères alternatifs. Les règles de Hambourg ont vocation à régir un contrat de transport international de marchandises par voie maritime lorsque les ports de chargement ou de déchargement sont situés dans un État

¹ V. infra, I, B

contractant ou, lorsque le document de transport (connaissance ou tout autre document) a été émis dans un État contractant ou, encore, lorsqu'une clause du contrat de transport déclare les règles de Hambourg applicables. Le même article 2 prévoit expressément que la nationalité du navire, des parties au contrat et autres personnes intéressées par le transport n'ont aucune incidence sur l'application de la convention.

Il en résulte un texte plus sévère à l'encontre du transporteur qui est plus protecteur des intérêts du chargeur. Ce caractère contraignant explique le succès très mitigé des règles de Hambourg, qui n'ont été ratifiées que par 34 États, ces derniers représentant moins de 2% de la flotte mondiale. Il est à noter que la France n'est pas partie aux Règles de Hambourg : elles n'ont donc pas vocation à s'appliquer devant le juge français en tant que convention internationale. Toutefois, elles peuvent trouver application à défaut de la convention de Bruxelles, lorsque la loi applicable au contrat de transport est celle d'un État signataire des Règles de Hambourg. Par ailleurs, il reste loisible aux parties de désigner les Règles de Hambourg comme convention applicable au contrat par l'effet d'une clause Paramount² : cependant, cette option n'est possible que si les conditions d'application de la convention de Bruxelles ne sont pas réunies.

b) Les incidences croissantes du droit européen

Parallèlement aux conventions internationales de droit matériel précitées, on ne saurait ignorer l'implication croissante du droit européen dans la détermination du droit applicable au contrat de transport maritime de marchandises. Le texte principal sur lequel se fonde la compétence de l'Union européenne en la matière est le règlement Rome 1³.

(i) Les règles de conflits de lois du règlement Rome 1

Le champ d'application du règlement Rome 1 concerne effectivement le contrat de transport maritime en prévoyant, outre les règles de conflits de lois généralement applicables aux obligations contractuelles, un rattachement objectif relatif au contrat de transport.

L'article 3 du règlement Rome 1 consacre largement la liberté contractuelle des parties en leur permettant de désigner la loi applicable à leur contrat. Ce même article admet également l'hypothèse de dépeçage du contrat, puisque les parties peuvent désigner la loi applicable à une partie seulement du contrat et non à son intégralité. En tout état de cause, la loi d'autonomie ne saurait déroger aux dispositions impératives de la loi à laquelle le contrat se rattache naturellement, et dont les parties ont écarté l'application. En l'absence de disposition contraire au sein du règlement Rome 1, la liberté contractuelle de l'article 3 s'entend comme incluant les contrats de transport maritime de marchandises. Enfin, l'autonomie contractuelle est particulièrement extensive puisqu'en vertu de l'article 2, le règlement a une portée universelle. La loi désignée s'applique même s'il s'agit de la loi d'un État non membre de l'Union européenne.

En l'absence de choix des parties de la loi applicable à leur contrat, le règlement Rome 1 propose des séries de rattachements objectifs en raison de l'objet du contrat. Ainsi, le contrat de transport de marchandises fait l'objet d'un rattachement objectif figurant à l'article 5(1) du règlement, en application duquel le contrat est régi par « *la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays* ».

L'article 5(1) du règlement prévoit également un rattachement subsidiaire lorsque les conditions d'application de la loi du lieu de résidence habituelle du transporteur ne sont pas réunies. Ainsi, si le lieu de chargement, le lieu de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur ne sont pas situés dans le même pays que le lieu de résidence habituelle du transporteur, le contrat sera régi par « *la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties* ».

Enfin, une place résiduelle est laissée à la clause d'exception, prévue à l'article 5(3) du règlement et concernant aussi bien les contrats de transport de passagers que les contrats de transport de marchandises. Cette clause prévoit que « *s'il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au*

² V. infra, I, B.

³ Règlement CE 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles en matière civile et commerciale

paragraphe 1 (...), la loi de cet autre pays s'applique ». Au vu de la construction de l'article 5(1) du règlement, la clause d'exception joue en réalité lorsque la loi du lieu de résidence du transporteur n'est pas applicable, et que la loi du lieu de livraison n'est pas suffisamment significative pour justifier que le contrat soit régi par elle. La formulation de la clause d'exception, notamment lorsqu'il s'agit d'identifier « *la loi entretenant des liens manifestement plus étroits* », est laissée à l'interprétation des juges, avec les incertitudes pouvant en découler en l'absence de jurisprudence. En filigrane, l'on peut s'attendre à ce que les juges déterminent en quoi le lieu de livraison convenu par les parties n'entretient pas de liens suffisamment étroits avec le contrat pour être applicable.

- (ii) Les mécanismes perturbateurs des règles de conflits : lois de police et ordre public du for

Malgré la consécration de l'autonomie contractuelle et les nombreux rattachements objectifs proposés par le règlement Rome 1, ce dernier n'oublie pas pour autant l'importance de deux mécanismes que sont les lois de police et l'ordre public du for, prévus respectivement aux articles 9 et 21 du règlement.

Le règlement Rome 1, à la différence de la convention de Rome⁴ de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, qui l'a précédée, donne une définition précise, quoique sujette à interprétation, des lois de police en son article 9(1). Une loi de police est ainsi définie comme « *une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement* ». La loi de police, de par son caractère impératif, fait donc échec à l'application de la loi choisie par les parties ou désignée par les règles de conflits du règlement, et elle s'y substitue pour régir le contrat.

Le règlement prévoit également la prise d'effet, sous conditions, des lois de police étrangères (comprendre les lois de police d'un pays autre que le for). L'article 9, paragraphe 3, précise qu'« *il pourra également être donné effet aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat illégale* ». Le règlement Rome 1 limite le champ des lois de police étrangères auquel il peut être donné effet à la seule loi du lieu d'exécution (prévue ou effective) du contrat lorsque cette loi rend illégale l'exécution du contrat.

En matière de transport maritime de marchandises, l'exemple classique du contrat dont l'exécution a été rendue illégale par effet d'une loi de police étrangère est celui de l'embargo, qui a donné lieu à un arrêt de principe de la Cour de cassation⁵ sous l'empire de la convention de Rome. En l'espèce, le Ghana avait décrété un embargo sur la viande bovine d'origine française, empêchant la livraison sur le territoire ghanéen d'une cargaison de viande française transportée par voie maritime. Le vendeur avait été contraint de procéder à la vente par sauvetage de la marchandise et avait assigné le transporteur en indemnisation de son préjudice. La cour d'appel avait retenu que l'embargo décrété unilatéralement par le Ghana n'avait pas de force obligatoire à l'égard du vendeur et du transporteur, de sorte que la cause du contrat demeurait licite. La Cour de cassation avait cassé en jugeant que la cour d'appel aurait dû déterminer, selon la convention de Rome, « *l'effet pouvant être donné à la loi ghanéenne invoquée devant elle* »⁶. Bien que le cas d'espèce ait été régi par l'article 7 de la convention de Rome relatif aux lois de police, les conditions de prise en compte de la loi de police étrangère sous Rome 1 sont équivalentes : le lieu d'exécution de l'obligation contractuelle était le Ghana, et la loi ghanéenne prévoyait un embargo sur l'objet même du contrat, rendant son exécution illégale.

Comme cela a été indiqué précédemment, les lois de police font obstacle au choix d'une loi par les parties au stade de l'élaboration de leur contrat. La différence majeure entre le mécanisme des lois de police et celui de l'ordre public du for tient à un critère chronologique : dans le cadre de l'ordre public du for, on se place au moment du contentieux devant le juge du for, qui va admettre l'exception d'ordre public afin d'écarter la loi du contrat au profit de la loi du for.

⁴ Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, 98/C 27/02

⁵ Cass. com., 16 mars 2010, 08-21.511, Publié au bulletin

⁶ Id.

B. Le mécanisme d'aménagement contractuel de la clause Paramount

En dehors de la consécration de la loi d'autonomie par le règlement Rome 1, une place est laissée par les conventions de droit matériel à l'aménagement contractuel du droit applicable, par le biais de la rédaction d'une clause Paramount. Cette clause souveraine, intégrée au connaissement ou à la charte-partie, permet aux parties de soumettre volontairement le contrat à une loi ou une convention autre que celle qui a normalement vocation à s'appliquer.

Cette clause est cependant strictement encadrée et soulève encore de nombreuses difficultés tenant notamment à la clarté de sa rédaction. Ces difficultés rédactionnelles sont partiellement résolues par la mise à disposition de clauses-type, notamment la BIMCO (Baltic and International Maritime Council, l'une des principales associations d'armateurs) *General Model Clause Paramount*, qui est aujourd'hui l'une des clauses Paramount les plus utilisées. La clause Paramount BIMCO donne compétence à la convention de Bruxelles de 1924 pour régir le contrat de transport, et prévoit l'insertion de la clause dans tous les connaissements afférents au contrat. Il s'agit en l'espèce d'une condition de validité de la clause Paramount, qui doit figurer sur tous les connaissements de façon lisible. La clause doit en outre avoir été connue et acceptée par le chargeur ou son représentant. Cette condition est d'autant plus importante que la signature du connaissement par le chargeur n'est plus obligatoire depuis le décret du 12 novembre 1987⁷ modifiant le décret du 31 décembre 1966⁸.

Enfin, la liberté contractuelle de la clause Paramount ne saurait faire obstacle aux dispositions impératives de la loi ou la convention dont l'application a été écartée par les parties au contrat. Il a ainsi été jugé par la Cour de cassation dans un arrêt *Karkaba*⁹. En l'espèce, un connaissement contenait une clause faisant référence à la convention de Bruxelles de 1924 (qui n'avait été signée aucun des États où se trouvaient les ports de chargement et de destination). Or, tout en soumettant à la convention de Bruxelles la responsabilité du transporteur ainsi que la limitation de l'indemnisation en cas d'avaries ou de pertes, les parties au connaissement avaient écarté l'application de la convention en ce qui concernait la détermination de l'unité de compte (la livre sterling valeur or) pour lui substituer la livre sterling monnaie courante.

Alors que la cour d'appel avait validé la décision par les parties d'écarter des dispositions de la convention, la Cour de cassation a jugé que « *les parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une convention internationale ne peuvent écarter celles de ses prescriptions auxquelles, si la convention internationale était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité* ». Il est à noter que la Cour de cassation n'invalide pas en l'espèce un simple dépeçage du contrat, mais un allègement considérable de la responsabilité du transporteur selon le droit applicable (la convention de Bruxelles de 1924), afin d'éviter l'application des dispositions d'ordre public de la convention. En réalité, la manœuvre effectuée par les parties au connaissement dans l'affaire *Karkaba* avait pour effet de soustraire celui-ci à tout ordre juridique, interne ou international ; ce que la Cour de cassation a sanctionné.

C. Contrat de transport interne

Les articles L 5422-1 à L 5422-26 du Code des transports codifient la loi du 18 juin 1966¹⁰ élaborée pendant les grandes réformes du droit maritime français en 1966 et 1967. Le code des transports a effectué une codification à droit constant. Le caractère interne du contrat exclut de facto l'application des conventions de droit matériel précitées, ainsi que du règlement Rome 1.

Il est à noter que, durant la codification de la loi du 18 juin 1966 au code des transports, de nombreux articles ont été abrogés, dont l'article 16 qui précisait que le texte s'appliquait à tout transport dont le point de départ ou la destination était la France dès lors qu'aucune convention internationale à laquelle la France était partie n'était applicable. Cette formulation désignait plus particulièrement les phases de l'opération de transport non soumises à la convention de Bruxelles.

⁷ Décret n°87-922 du 12 novembre 1987 modifiant le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, tel que modifié et complété par le décret n° 69-679 du 19 juin 1969

⁸ Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

⁹ Cass.com, 4 février 1992, *Mme Karkaba c. Soc. Navale Chargeurs Delmas Vieljeux et autre*, comm. P. LAGARDE, Rev. Crit. DIP 1992

¹⁰ L. n° 66-420, 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, JO 24 juin 1966, p. 5206

Comme cela a été précisé, la convention de Bruxelles ne s'applique qu'à la période comprise entre le chargement et le déchargement de la marchandise; l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 s'applique quant à lui depuis la prise en charge de la marchandise à l'embarquement, puis du débarquement à la livraison, la phase de transport proprement dite restant régie par la convention de Bruxelles. L'article 16 avait donc pour effet de rendre impérative l'application de la loi du 18 juin 1966 à tous transports au départ ou à destination d'un port français, lorsqu'aucune convention ne pouvait s'appliquer. Des controverses doctrinales sont apparues sur le point de savoir si l'article 16 pouvait être considéré comme une loi de police : ce débat est aujourd'hui clos, puisque l'article 16 a été abandonné lors de la codification de la loi de 1966.

Les contrats de transport maritime de marchandises étaient en outre régis par un décret de 1966¹¹, non codifié au code des transports et qui matérialisait la partie réglementaire relative au transport maritime. La plupart des dispositions de ce décret ont toutefois été abrogées par un décret de décembre 2016¹². Le transport maritime de marchandises était régi par les articles 31 à 60 du décret ; ne subsiste que son article 32 prévoyant la résolution du contrat si, par la faute du transporteur, le départ du navire est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur. Dans ce cas, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur ou de son ayant droit, la résolution étant en outre assortie de dommages-intérêts au titre du préjudice subi.

Actuellement, les articles L 5422-1 à L 5422-26 du code des transports s'appliquent aux contrats de transport internes. Ils comprennent des dispositions relatives au connaissance, à l'exécution du contrat de transport, à la responsabilité du transporteur ainsi que les règles relatives aux entreprises de manutention. Les contrats de transport opérés entre la métropole et les DOM-TOM ont fait l'objet d'une interrogation sur le point de savoir s'ils étaient réellement des contrats de transport internes, ce à quoi la jurisprudence a répondu par l'affirmative¹³. Cette solution est importante pour la délimitation de l'internationalité du transport, soumis aux conventions de droit matériel et aux règles européennes, dont il est par ailleurs possible de moduler le champ d'application temporel.

II. Les modulations du champ d'application temporel du droit applicable au contrat de transport maritime de marchandises

Après avoir effectué un panorama des sources de droit potentiellement applicables aux contrats de transport maritime de marchandises, il convient de se pencher sur les particularités de leur application dans le temps. Outre les classiques problématiques d'articulation des conventions matérielles, des textes européens et de la loi nationale entre elles, il est à noter que ces sources peuvent prévoir des limites intrinsèques à leur champ d'application temporel. En ce qui concerne les conventions de droit matériel, ces limitations tiennent à la volonté des textes de restreindre la responsabilité du transporteur à la seule phase du transport proprement dit (A) ; ce qui laisse alors toute latitude au droit européen pour régir les phases pré- et post- transport (B).

A. Limitations du champ d'application temporel des conventions internationales

Alors même que les conventions internationales de droit matériel applicables au transport maritime se multiplient, un degré supplémentaire de complexité se rajoute par le biais du champ d'application temporel de ces conventions. Il s'agit de traiter des phases antérieures et postérieures au transport maritime *stricto sensu*.

La convention de Bruxelles de 1924 prévoit, dans son article 2, que « *le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la*

¹¹ V. note 5

¹² Décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016 relatif aux dispositions du livre Ier, du livre IV, à l'exception de son titre IV, ainsi que des chapitres Ier et IV des titres Ier à IX du livre VII de la cinquième partie réglementaire du code des transports, et portant diverses mesures d'adaptation relatives à l'outre-mer

¹³ CA Aix en Provence, 19 janvier 2011 (à propos d'un transport entre la métropole et la Nouvelle-Calédonie); DMF 2012, Hors-série no. 103, obs. Ph. DELEBECQUE

manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ». Il est à noter qu'aux termes de cet article, la convention de Bruxelles n'a vocation à régir que la période comprise à compter du chargement des marchandises, jusqu'à leur déchargement.

Outre cette limitation posée par la convention elle-même, il est possible de limiter l'application des conventions internationales à la phase purement maritime du transport, par le biais de clauses des connaissements.

C'est le cas de la clause de livraison sous palan. Il s'agit d'une clause stipulée au connaissement et prévoyant que la livraison est effectuée dès que la marchandise entre en contact avec le quai après que le navire en ait été déchargé, et que la responsabilité du transporteur cesse au moment de ce dépôt sur le quai¹⁴. En vertu d'une telle clause, le transporteur est exonéré de toute responsabilité en cas de dommage (tels que des détériorations ou des vols) subi par la marchandise à compter de son dépôt sur le quai. Cette clause est particulièrement avantageuse pour le transporteur, et la Cour de cassation en a admis la validité ainsi que son opposabilité au destinataire des marchandises sans que celui-ci n'ait besoin de manifester son acceptation de la clause¹⁵. Pour autant, de par la nature particulière de la clause de livraison sous palan, des conditions doivent être remplies afin d'admettre que le transporteur puisse s'exonérer de sa responsabilité. La jurisprudence a ainsi affirmé qu'il fallait que la clause soit expressément stipulée au connaissement¹⁶. Par ailleurs, la clause sous palan ne dispense pas le transporteur des obligations de soin lui incombant quant au déchargement de la marchandise¹⁷.

Face aux limitations posées par les conventions de droit matériel elles-mêmes ou par les contrats de transport pouvant entraîner un certain flou juridique quant à la responsabilité au moment des opérations, le droit européen est amené à prendre le relais afin de régir les opérations de chargement ou de déchargement.

B. La prédominance du règlement Rome 1 pour les opérations de chargement ou déchargement

Pour les opérations de chargement ou de déchargement, la loi du 18 juin 1966¹⁸ s'appliquait impérativement à ces opérations si elles avaient lieu dans un port français. L'article 16 de cette loi précisait que le Titre 2 de la loi relatif au transport de marchandises, s'appliquait aux « *transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention* ». Depuis l'abrogation de l'article 16 par une ordonnance de 2010¹⁹, ces opérations de chargement et de déchargement sont soumises aux dispositions du règlement européen Rome 1, avec les règles de conflits de lois qui en découlent.

De ce fait, les parties peuvent choisir la loi applicable à l'opération (sans préjudice de l'application des lois de police de la loi nationale normalement applicable). A défaut de choix des parties, l'article 5, alinéa premier du règlement s'applique. En matière de contrat de transport de marchandises, la loi applicable au contrat est celle du pays de la résidence habituelle du transporteur, à condition que le lieu du chargement ou le lieu de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur se situent également dans ce même pays. Si ces conditions ne sont pas réunies, le rattachement subsidiaire sera celui de la loi du lieu de livraison convenu par les parties, sous réserve de l'application de la clause d'exception.²⁰

En vertu de l'article 2 du règlement Rome 1, les dispositions précitées s'appliquent également aux opérations de chargement et de déchargement ayant lieu dans un port étranger. Cette portée

¹⁴ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2006, LGDJ, n° 1032

¹⁵ Cass. com. 16 janv. 1996, Bull. civ. IV, n° 21; DMF 1996. 627, note Delebecque

¹⁶ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 nov. 2005, no 02/22598, Axa et a. c/ OT Africa Line, BTL 2006, p. 60

¹⁷ V. CA Versailles, 12e ch., 9 nov. 1995, *Sitracom c/ Les Produits de Flandre* ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 18 juill. 2013, no 11/07902, *CMA-CGM c/ Turner et a.*, BTL 2013, p. 525, DMF 2013, p. 905

¹⁸ V. note 10

¹⁹ Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010

²⁰ V. supra, I, b)

universelle du règlement Rome 1 contribue à faire des textes européens des concurrents aux conventions de droit matériel en matière de transport maritime.

Conclusion

Les difficultés liées à la détermination du droit applicable à un contrat de transport maritime découlent en grande partie de la multiplication des conventions internationales actuellement applicables en la matière, qui peinent à concilier des intérêts divergents et voient leur champ d'application limité à certaines phases du transport maritime. L'articulation des conventions internationales entre elles, mais aussi avec les textes européens (notamment le règlement Rome 1) est laborieuse et contribue à fragmenter la matière.

L'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer²¹, également appelée règles de Rotterdam, a ouvert la possibilité d'une solution harmonisée en intégrant la problématique du transport multimodal. Cette convention a pour ambition de proposer un régime juridique uniforme et innovant applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport de porte à porte comportant une étape maritime internationale. Signée par 25 États, dont la France, la convention n'a toutefois été ratifiée que par trois d'entre eux : le Congo, l'Espagne et le Togo, sachant que vingt dépôts d'instruments de ratification sont nécessaires à son entrée en vigueur.

Alors que les règles de Rotterdam ont pour objectif affiché de donner suite aux conventions existantes en matière de transport international de marchandises par voie maritime, en tenant compte des évolutions technologiques et commerciales intervenues depuis leur adoption, il semble que cette ambition doive attendre encore longtemps sa concrétisation.

²¹ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, New York, 2008