



**HAL**  
open science

## **Commentaire de l'article 5 (“ loi applicable au contrat de transport ”) du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit “ Rome I ”**

Cécile Legros

### **► To cite this version:**

Cécile Legros. Commentaire de l'article 5 (“ loi applicable au contrat de transport ”) du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit “ Rome I ”. *Revue de droit des transports et de la mobilité*, 2009, p.12. <hal-02134320>

**HAL Id: hal-02134320**

**<https://normandie-univ.hal.science/hal-02134320v1>**

Submitted on 30 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

## **Loi applicable au contrat de transport : Commentaire du Règlement du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I »<sup>1</sup>**

### **Résumé.**

*Lorsqu'aucune convention de droit matériel n'est applicable à un contrat de transport international, la recherche de la loi applicable à ce contrat est nécessaire pour en déterminer le régime juridique. Jusqu'à présent, la détermination de la loi applicable au contrat de transport est régie dans l'Union européenne par la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles. Ce texte a vocation à être prochainement remplacé par le règlement (CE) n°593/2008 relatif à la loi applicable aux obligations contractuelles. L'adoption de ce texte a été l'occasion d'apporter des modifications aux règles de conflits de lois applicables en matière contractuelle et en particulier aux contrats de transport.*

*(L'ancien article 4§4 de la convention va ainsi être remplacé par un nouvel article 5 qui concerne non seulement le transport de marchandises, mais aussi, ce qui constitue une nouveauté, le contrat de transport de personnes).*

1. Le droit international des transports est typique de l'une des spécificités des sources du droit du commerce international qu'est leur caractère conventionnel<sup>2</sup>. En particulier, le domaine du contrat de transport de marchandises a donné lieu à différentes conventions internationales de droit uniforme très utilisées en pratique<sup>3</sup>. Cette méthode de régulation est privilégiée en droit du commerce international. Le recours à des règles matérielles uniformes applicables dans les Etats ayant ratifié une convention, est préféré aux détours par les subtiles règles de conflits de lois, pour déterminer, *in fine*, quel sera le régime applicable à telle ou telle opération internationale. La méthode des conflits de lois n'est pour autant pas totalement évincée dès lors qu'existe une convention internationale de droit matériel. Il peut être en effet nécessaire de rechercher la loi applicable à un contrat de transport dans plusieurs hypothèses<sup>4</sup>. Tout d'abord, lorsque la convention censée couvrir le domaine concerné n'est pas applicable (défaut d'un des critères d'application; dépassement du champ d'application matériel ou temporel<sup>5</sup>; non ratification de la convention par un Etat, lacune de la convention<sup>6</sup>...etc.); ensuite, lorsque la convention elle-même renvoie à un mécanisme conflictuel<sup>7</sup>; enfin, la

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n°593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, JOUE n°L 1777, 4 juill. 2008.

<sup>2</sup> Droit du commerce international, J.-M. Jacquet, Ph. Delebecque, S. Corneloup, Dalloz, 1<sup>re</sup> éd. 2007, n°76 et s. Même s'il faut bien reconnaître le succès variable de certaines conventions. En ce sens : J.-M. Mousseron, J. Raynard, R. Fabre et J.-L. Pierre, Droit du commerce international, Litec, 3e éd. 2003, n°108, p.84.

<sup>3</sup> Pour ne citer que les plus connues d'entre elles : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956 (C.M.R.) ; Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (C.O.T.I.F.) ; Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et de Montréal du 29 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ; Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ; Convention de Hambourg du 31 mars 1978 ; Projet d'instrument CNUDCI sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] finalisé par le Groupe de travail "Transport" en janvier 2008 et actuellement en cours d'étude aux fins d'adoption à l'O.N.U.

<sup>4</sup> V. Heuzé, La réglementation française des contrats internationaux, éd. Joly, 1998, p. 297.

<sup>5</sup> Par exemple, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ne régit pas les phases terrestres du transport maritime. Si le dommage a eu lieu après la prise en charge de la marchandise et avant son chargement il faut donc rechercher la loi applicable.

<sup>6</sup> Par exemple : loi applicable à l'action directe du transporteur issue de l'article L.132-8 C. com. : Cass. com., 24 mars 2004, Bull. civ. IV, n° 63 ; Rev. Lamy Droit civil, 2005, n°13, n°518, note H. Slim ; Rev. des Contrats, n° 4, p. 1066, note P. Deumier ; JCP Éd. E, 2004, JP, n° 1102, note Ph. Delebecque JCP Éd. G, 2004, II, 10078, note Ph. Delebecque.

<sup>7</sup> L'article 2 de la CMR qui concerne les hypothèses dans lesquelles le dommage est intervenu au cours d'un déplacement effectué selon un autre mode de transport que le transport routier, admet ainsi que les dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route s'appliquent au détriment des règles de la convention. Dans ce cas, il faut rechercher par un mécanisme conflictuel s'il existe des dispositions impératives dans la loi applicable à cet autre mode de transport. Les RU-CIM (COTIF) prévoient par

Publication : C. Legros, Commentaire de l'article 5 (« loi applicable au contrat de transport ») du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit « Rome I », Rev. dr transport., n°2/2009, p.12.

recherche de la loi applicable est également parfois nécessaire dans le cadre de l'identification de la compétence juridictionnelle<sup>8</sup>.

2. La détermination de la loi applicable au contrat de transport est actuellement régie<sup>9</sup> par la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles<sup>10</sup>. Cette convention abroge implicitement les règles conflictuelles existant avant son entrée en vigueur le 1er avril 1991<sup>11</sup>. Ce texte, qui a fait ses preuves, nécessitait néanmoins après quelques dizaines d'années d'application, une révision. La volonté des institutions communautaires de transformer ces anciennes conventions en règlements<sup>12</sup> a abouti le 17 juin 2008 à l'adoption du règlement (CE) n°593/2008 relatif à la loi applicable aux obligations contractuelles. Ce règlement dit "Rome I" a ainsi vocation à se substituer à la convention de Rome<sup>13</sup>. L'adoption de ce texte a été l'occasion d'apporter des modifications aux règles de conflits applicables en matière contractuelle que l'on ne peut qualifier de mineures même si les solutions de fond ne bouleversent pas totalement les solutions antérieures. La philosophie générale du règlement est la même que celle de la convention<sup>14</sup>. L'autonomie de la volonté dans le choix de la loi applicable est de principe. Ce n'est qu'à défaut de choix que des règles de rattachement sont proposées, le tout sous réserve du respect des lois de police, en particulier du for<sup>15</sup>. Les règles spéciales de protection des parties faibles sont également maintenues<sup>16</sup>.
3. Le principe traditionnel de la liberté de choix de la loi applicable en matière contractuelle est conservé (art. 3). Il s'applique notamment aux contrats de transport et tout particulièrement au contrat de transport de marchandises<sup>17</sup>. Le contenu de l'article 3 du règlement diffère peu de celui de la convention. Un nouveau paragraphe 4 prévoit toutefois que « Lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés, au moment de ce choix, dans un ou plusieurs États membres, le choix par les parties d'une autre loi applicable que celle d'un État membre ne porte pas atteinte, le cas échéant, à l'application des dispositions du droit communautaire auxquelles il n'est pas permis de déroger par accord, et telles que mises en œuvre par l'État membre du for ». Il s'agit ainsi de préserver l'application de règles d'ordre public communautaires susceptibles d'être évincées par le choix d'une loi d'un Etat tiers. Cette solution, qui

---

exemple dans un article 10 - droit national – que : « 1. à défaut de stipulation dans les règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable ; 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois ».

<sup>8</sup> Par exemple : Paris, 9 septembre 1999, navire "Bonastar II", Dr. mar. fr. 1999, p. 829, obs. P. Y. Nicolas ; Com., 4 mars 2003, L.P.A. 28 oct. 2003, Chron. D.I.P. Univ. Rouen, p.8, note C. Legros ; Rev. crit. DIP, 2003, p.285, note P. Lagarde ; JCP 2004.II.10071, note A. Sinay-Citerman.

<sup>9</sup> Du moins pour les Etats de l'Union européenne ; à l'exception toutefois du Danemark.

<sup>10</sup> La compatibilité entre cette convention édictant des règles de conflit de lois et d'autres instruments susceptibles de régir le même domaine, notamment des conventions de droit matériel, est assurée par l'article 21 - Relations avec d'autres convention - : « La présente convention ne porte pas atteinte à l'application des conventions internationales auxquelles un État contractant est ou sera partie. ».

<sup>11</sup> Notamment les fameux articles 3 et 16 de la loi du 18 juin 1966 applicable en matière maritime. En ce sens, J.-P. Rémy, Remarques sur le droit applicable au contrat international de transport de marchandises, Mél. P. Bonnasies, éd. Moreux, 2001, p. 277 ; J.-M. Mousseron, J. Raynard, R. Fabre et J.-L. Pierre, Droit du commerce international, *op. cit.*, n°644, p.338. V. toutefois, *infra* n°21.

<sup>12</sup> A l'image de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 transformée en Règlement dit de Bruxelles I : Règlement CE n°44/2001 du 22 déc. 2000 concernant la compétence, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

<sup>13</sup> Le règlement rentrera en vigueur le 17 décembre 2009 et s'appliquera à tous les contrats conclus après cette date. Il ne sera cependant pas applicable au Danemark et en Grande-Bretagne, ces deux Etats restant liés par la convention. La convention continuera en outre à régir les contrats conclus avant la date d'entrée en vigueur du règlement.

<sup>14</sup> Pour une étude plus complète de ce règlement V. not. : le dossier consacré par le Recueil Dalloz dans son n°31 du 11 septembre 2008 ; S. Corneloup, La loi applicable aux obligations contractuelles : transformation de la convention de Rome en règlement communautaire « Rome I », J.C.P. 2008, éd. G.I.205.

<sup>15</sup> V. *infra* n°21.

<sup>16</sup> Contrat de consommation (art. 6) ; contrat d'assurance (art. 7) ; contrat de travail (art. 8).

<sup>17</sup> La volonté des parties est en effet limitée en matière de contrat de transport de personnes, V. *infra* n°16.

avait déjà été consacrée par certaines directives communautaires en particulier dans le domaine de la consommation<sup>18</sup>, se trouve ainsi étendue à l'ensemble des obligations contractuelles<sup>19</sup>. A cette exception près, la facture du nouvel article 3 n'est donc pas très différente. Le choix implicite de la loi applicable résultant de l'insertion d'une clause attributive de juridiction, un temps évoqué dans les travaux préparatoires, a été fort heureusement pour la sécurité juridique évincé du texte final<sup>20</sup>. En revanche, on peut regretter que le texte ne prévoie pas de manière plus large la possibilité pour les parties de choisir au titre de loi applicable des règles de droit matériel non étatiques. Certes, le considérant 12 du préambule énonce que « Le présent règlement n'interdit pas aux parties d'intégrer par référence dans leur contrat un droit non étatique ou une convention internationale ». Cette disposition est fondamentale en matière de transport où les parties peuvent se référer à une convention internationale alors même que celle-ci ne serait pas applicable, notamment en droit maritime par le biais des clauses *Paramount*<sup>21</sup>. Cette formule exclut par contre la possibilité de soumettre le contrat exclusivement à la *lex mercatoria* ou à toute autre codification privée insuffisamment reconnue par la communauté internationale. Le choix direct des Principes Unidroit ou des Principes européens des contrats semble cependant autorisé, encore que la recherche de la loi applicable soit sans doute nécessaire à titre complémentaire, pour toute question non réglée par ces principes.

4. Les nouvelles règles issues du règlement quant au choix de la loi applicable n'opèrent donc pas de profond bouleversement des solutions antérieures. A défaut de choix le règlement énonce, à l'instar de la convention, des règles de rattachement néanmoins sensiblement différentes de celles de la convention (art. 4). La principale nouveauté de ce texte consiste en l'introduction, à la place d'une présomption générale, de rattachements fixes dont l'objectif est la sécurité juridique<sup>22</sup>. Le principe de proximité qui s'exprimait par la présomption de l'article 4§1 au profit de l'application de la loi avec laquelle le contrat présente les liens les plus étroits, a été ainsi remplacé par des rattachements spéciaux propres à certains contrats<sup>23</sup>. La plupart de ces rattachements consacrent le critère de la résidence habituelle du débiteur de la prestation caractéristique qui était énoncé à l'article 4§2 de la convention. Il en est ainsi par exemple du contrat de prestation de service régi par la loi du pays dans lequel le prestataire de services a sa résidence habituelle (b). Après quelques hésitations, la clause d'exception de l'article 4§5 de la convention a été finalement conservée (art. 4§3 du Règl.) avec une précision de taille : la loi désignée par les rattachements fixes ne peut être écartée que si le contrat présente des liens "manifestement" plus étroits avec un autre pays. L'introduction de cet adverbe mérite d'être saluée car en pratique la clause n'avait d'exceptionnelle que sa dénomination, les juges ayant tendance à en faire une application extensive<sup>24</sup>. Si l'objectif de simplicité et de sécurité juridique du règlement peut être atteint, ce n'est qu'au prix d'une utilisation parcimonieuse de cette disposition qui ne doit permettre que de corriger les solutions aberrantes<sup>25</sup>.
5. En matière de contrat de transport, la philosophie est la même. En effet, s'il avait un temps été évoqué l'inefficacité de la règle spéciale figurant dans la convention de Rome et la nécessité d'appliquer à ce contrat, la règle générale de l'article 4§2 (loi de la résidence habituelle du débiteur de la prestation caractéristique), la volonté de

<sup>18</sup> V. not. Dir n°93/13, CEE, du 5 avril. 1993 sur les clauses abusives.

<sup>19</sup> Une solution identique a été retenue par l'article 14 du Règlement dit « Rome II » (Règl. CE n°864/2007) du 11 juillet 2007 en matière d'obligations non contractuelles. Sur ce Règlement V. not. L'étude publiée dans le cadre de la Chron. de DIP de l'univ. de Rouen, L.P.A. n°155 à 157 des 4, 5 et 6 août 2008.

<sup>20</sup> V. à se sujet : S. Corneloup, *op. cit. spéc.* n°13.

<sup>21</sup> S. Cheval, La clause Paramount: aspects de droit international privé, Gaz. Pal., 05 août 2006 n° 217, p. 17.

<sup>22</sup> T. Azzi, La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du règlement Rome I, D. 2008.I.2169.

<sup>23</sup> Art. 4§1 (a) à (h).

<sup>24</sup> V. not. Versailles, 6 fév. 1991, D. 1992.174, note Mondolini ; Rev. crit. D.I.P. 1991.745, note P. Lagarde ; J.D.I. 1992.125, note J. Foyer ; TGI Péronne, 8 août 2008, B.T.L. 2008 n°3238, p.574.

<sup>25</sup> P. Rémy-Corlay, Mise en œuvre et régime procédural de la clause d'exception dans les conflits de lois, Rev. crit. DIP 2003, 37.

simplification d'identification de la loi applicable pour certains contrats nommés n'a pas été étendue aux contrats de transport. L'ancien article 4§4 de la convention qui régissait la loi applicable aux contrats de transport de marchandises va être remplacé dans le règlement par un nouvel article 5. Cette disposition constitue toujours une règle spéciale qui déroge, comme auparavant, à la règle générale de l'article 4 (1). La remarque du professeur Delebecque selon lequel "le droit international privé accuse ainsi l'originalité du contrat de transport" est ainsi toujours d'actualité<sup>26</sup>. Cet article concerne non seulement le transport de marchandises, mais aussi, ce qui constitue une nouveauté, le contrat de transport de personnes (2). La possibilité de faire prévaloir les lois de police, en particulier du for, est également présente dans le règlement (3).

### **1. Modification de la règle spéciale en matière de contrat de transport de marchandises**

6. Dans la convention de Rome, la détermination de la loi applicable au contrat de transport faisait l'objet d'un article 4§4 qui dérogeait à la règle générale. En réalité, seuls les contrats de transport de marchandises étaient visés par ce texte qui précisait en outre qu'étaient assimilés les contrats d'affrètement pour un seul voyage ou d'autres contrats lorsqu'ils ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises. Cette assimilation correspond aux qualifications du droit français. Certes, le contrat de transport et le contrat d'affrètement se distinguent par leur objet<sup>27</sup>, mais la qualité de transporteur est reconnue au fréteur dans les contrats d'affrètement au voyage. Il est donc logique que la loi applicable à ce type de contrat d'affrètement soit la même que celle régissant le contrat de transport de marchandises. Cette disposition spéciale avait fait l'objet de nombreuses critiques (A). Si la solution adoptée par le Règlement répond en partie à ces critiques, elle n'emporte pas pour autant une totale adhésion (B).

#### **A. - Critiques de la règle de rattachement antérieure de la Convention de Rome**

7. L'article 4§4 de la convention fait déroger le contrat de transport de marchandises à la présomption générale en édictant une présomption spéciale plus adaptée aux spécificités de ce contrat. Aux termes de cet article, la présomption de l'article 4§2 selon laquelle le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle ou son administration centrale, est écartée au profit de la loi du pays de l'établissement principal du transporteur. Cette règle ne diffère en réalité pas complètement de celle de l'article 4§2 car le transporteur est indubitablement le débiteur de la prestation caractéristique du contrat de transport. Cependant, l'application de la loi du transporteur est subordonnée à une condition. Aux termes de l'article 4§4, la loi du transporteur ne s'applique que si le pays de l'établissement principal du transporteur coïncide soit avec le pays de chargement, soit avec celui du déchargement ou encore avec celui de l'établissement principal de l'expéditeur. La localisation du domicile du transporteur doit ainsi être corroborée par un autre indice qui renforce le principe de proximité. Cette solution traduit l'utilisation de la méthode du groupement des points de contact dans l'objectif de s'adapter au mieux à la complexité de la localisation<sup>28</sup>. La justification de cette règle spéciale qui subordonne l'application de la loi du débiteur de la prestation caractéristique à certaines circonstances de fait pré-établies tient également au souci d'éviter l'application d'une loi du transporteur sans aucun lien objectif avec le contrat. C'est le cas notamment lorsque

<sup>26</sup> Ph. Delebecque, *Le nouveau droit international des transports*, in Mél. J. Béguin, Litec 2005, p.269, spéc. n°4.

<sup>27</sup> L'objet du contrat de transport de marchandises est le déplacement de celle-ci alors que l'objet du contrat d'affrètement est la mise à disposition du navire.

<sup>28</sup> V. J.-M. Jacquet, *V° Contrats*, Rép. D. International, n° 145

le transport est effectué par un navire appartenant à un transporteur établi dans un Etat pratiquant les pavillons de complaisance. Comment justifier par exemple de l'application de la loi panaméenne du transporteur à un contrat de transport passé entre un expéditeur chilien et un destinataire français au départ d'un port brésilien. La nécessaire coïncidence avec le pays de l'une des parties à l'opération de transport évite un résultat artificiel auquel aurait abouti l'application pure et simple de l'article 4§2. Lorsque ces conditions font défaut, il y a lieu de revenir à l'article 4§1 qui dispose : « Dans la mesure où la loi applicable au contrat n'a pas été choisie conformément aux dispositions de l'article 3, le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits ». Pour pragmatique que soit cette règle de conflit, elle n'est pas pour autant exempte de critiques. Elle ne permet en effet pas d'identifier clairement la loi applicable aux transports internationaux dans lesquels ni le chargement ni le déchargement n'ont lieu dans le pays du transporteur. Certains auteurs ont ainsi relevé que la présomption de l'article 4§4 au profit de la loi du transporteur était le plus souvent inopérante<sup>29</sup> dans la mesure où l'établissement du transporteur est rarement situé dans le même pays que celui de l'expéditeur ou que ceux du chargement ou du déchargement<sup>30</sup>, d'où l'intérêt pour le transporteur de désigner expressément sa propre loi dans une clause. Par ailleurs, la tentation est forte pour le juge de faire jouer la clause d'exception afin d'écarter la loi du transporteur et conclure à l'application de la loi du for. Une telle dérive devrait désormais être limitée puisque le règlement ne permet la mise en oeuvre de cette clause que pour autant que les liens soient manifestement plus étroits avec un autre pays<sup>31</sup>.

8. La règle spéciale de l'article 4§4 de la convention n'était donc pas satisfaisante. A tel point que sa suppression a même été suggérée, notamment par le GEDIP<sup>32</sup> qui s'était prononcé dès 2002 pour l'abrogation de ce paragraphe et pour l'application de la règle générale en raison du caractère incomplet de cette règle en l'absence de concordance entre la loi du transporteur et celle du port de chargement ou de déchargement. Le groupe avait ainsi estimé que l'application de la règle générale conduisant à la loi du transporteur favoriserait la sécurité juridique<sup>33</sup>. Les travaux préparatoires du règlement se sont dans un premier temps orientés en ce sens. Cependant, cela aurait abouti à faire resurgir le risque qui consistait à consacrer un rattachement fréquemment artificiel, risque qui avait motivé l'adoption d'une règle spéciale dans la convention. L'aménagement de la règle spéciale, pour en atténuer les effets négatifs et lui assurer une meilleure efficacité, était indubitablement une meilleure solution. C'est en ce sens que s'est orienté le nouveau texte.

## B. - La nouvelle règle de rattachement du Règlement Rome I

9. Aux termes de l'article 5§1 du règlement "Contrats de transport", « À défaut de choix exercé conformément à l'article 3, la loi applicable au contrat de transport de marchandises<sup>34</sup> est 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. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique ». A première vue, la nouvelle règle de conflit se présente de manière comparable à celle de la Convention.

<sup>29</sup> P.-Y. Nicolas, Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français, DMF 1998, p. 557 ; obs. sous Paris, 9 septembre 1999, navire "Bonastar II", D.M.F. 1999, p.829 ; Ph. Delebecque, note sous Com. 4 mars 2003, D.M.F. 2003, n°638.

<sup>30</sup> Pour un exemple récent : Poitiers, 23 sept. 2008, B.T.L. 2008 n°3246, p.701.

<sup>31</sup> V. *supra* n°4.

<sup>32</sup> Groupe européen de droit international privé : les travaux sont consultables sur le site : [www.gedip-egpil.eu](http://www.gedip-egpil.eu).

<sup>33</sup> Douzième réunion, Paris, 20 - 22 septembre 2002: [www.gedip-egpil.eu](http://www.gedip-egpil.eu).

<sup>34</sup> L'alignement du contrat d'affrètement au voyage sur le contrat de transport qui figurait dans la Convention de Rome n'est pas reprise ici. La solution ne devrait cependant pas être remise en cause car dans ce type d'affrètement, le frètement a la qualité de transporteur : V. *supra* n°6.

10. Elle prévoit au premier chef, que la loi applicable est celle que les parties ont choisie par référence à l'article 3<sup>35</sup>. Ce n'est qu'à défaut que s'appliquera la loi du lieu de la résidence habituelle du transporteur. A ce titre, la règle de rattachement choisie est la même que celle de la convention (débitrice de la prestation caractéristique) et comparable aux rattachements fixes retenus dans l'article 4 du règlement<sup>36</sup>. Toutefois, à l'instar du choix qui avait été opéré dans la convention de ne pas appliquer au contrat de transport de marchandises la présomption *stricto sensu*, l'application de la loi du transporteur est subordonnée à des conditions légèrement différentes de celles que prévoyait la convention<sup>37</sup>.
11. Pour appliquer la loi du transporteur, le règlement exige que son lieu de résidence habituelle<sup>38</sup> coïncide avec le lieu de chargement, ou avec celui de la résidence habituelle de l'expéditeur, comme dans la convention, ou encore, et ce critère là est nouveau, avec le lieu de livraison. La convention faisait quant à elle référence au lieu de déchargement. La substitution du critère de la livraison à celui du déchargement est bienvenue. En effet, la notion de lieu de déchargement est peu significative. Dans l'hypothèse d'un transbordement par exemple, plusieurs déchargements peuvent avoir lieu en cours de transport sans que ces lieux ne soient pertinents pour localiser le contrat. Au contraire, le lieu de livraison est une notion juridique. Il correspond au lieu d'exécution du contrat de transport de marchandises. Certes, la prestation de transport qui constitue un déplacement est par essence mobile et à ce titre la localisation de son lieu d'exécution est malaisée. Mais on admet couramment que le lieu de livraison, lequel correspond en droit des transports au lieu de remise de la marchandise au destinataire ou à son ayant-droit, constitue le lieu d'exécution de la prestation du transporteur. Ce lieu est en principe connu puisqu'il figure sur les documents de transport, ce qui favorise l'identification de la loi applicable. Cette solution correspond en outre à la pratique judiciaire qui consiste à appliquer directement la clause d'exception, en retenant la loi du lieu de livraison considérée comme étant celle qui présente les liens les plus étroits avec le contrat<sup>39</sup>. Sous réserve de cette modification appréciable, le règlement maintient donc également des critères cumulatifs visant à renforcer le principe de proximité. Il encourt ainsi les mêmes critiques que la convention, en particulier le risque d'être inopérant lorsque ces conditions ne sont pas réunies<sup>40</sup>.
12. Toutefois, cette critique doit être nuancée par l'introduction dans le règlement d'une précision dans l'article 5§1 *in fine* qui ne figurait pas dans la convention: lorsque les conditions énoncées au début de l'article ne sont pas remplies, la loi applicable est la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties. Cette disposition nouvelle vise précisément à faciliter l'identification de la loi applicable lorsque les conditions cumulatives sus-énoncées ne sont pas remplies. Elle est d'autant plus utile que le règlement a en quelque sorte évincé le principe de proximité. Ce rattachement subsidiaire présente aussi l'avantage de faire coïncider le critère de détermination de la loi applicable avec celui de la détermination de la juridiction compétente ressortissant du règlement de Bruxelles I<sup>41</sup>. Le considérant n°7 du règlement Rome I énonce en effet que le champ d'application matériel et les dispositions du présent règlement devraient être cohérents par rapport au règlement du Conseil du 22 décembre 2000. La convergence de la loi applicable et du for compétent vers un même Etat est ainsi de nature à faciliter le règlement des litiges.

---

<sup>35</sup> V. *supra* n°3.

<sup>36</sup> V. *supra* § n°4.

<sup>37</sup> V. *supra* n°7.

<sup>38</sup> La notion de résidence habituelle est désormais définie à l'article 19 : il s'agit pour les personnes morales du lieu où est établie leur administration centrale.

<sup>39</sup> Ph. Delebecque, Le nouveau droit international des transports, *op. cit.*, spéc. n°4.

<sup>40</sup> V. *supra* n°7.

<sup>41</sup> C. Legros, Compétence juridictionnelle : les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux, J.D.I., n°3/2007, p. 799, spéc. n°35 et s.

13. Les modifications introduites dans les dispositions relatives au contrat de transport de marchandises, si elles ne simplifient pas réellement la recherche de la loi applicable au contrat de transport, semblent néanmoins satisfaisantes dans la mesure où elles répondent aux critiques qui avaient été formulées à l'encontre de l'article 4§4 de la convention et de son application par les juges des Etats membres. A côté de ces modifications, le règlement crée une nouvelle règle relative aux contrats de transport de personnes.

## **2. Création d'une nouvelle règle spéciale pour le contrat de transport de personnes**

14. Le contrat de transport de passagers fait l'objet lui aussi de différentes conventions internationales auxquelles la France n'est cependant pas toujours partie<sup>42</sup>. Le droit conventionnel offre ainsi au passager un important dispositif de protection auquel il faut ajouter les réglementations communautaires<sup>43</sup>. L'existence de ces règles matérielles n'évince cependant pas toute nécessité de rechercher la loi applicable à ce contrat, ne serait-ce que parce que ces conventions ne sont pas ratifiées par tous les Etats concernés.

15. Ainsi, le règlement Rome I prend acte de la lacune relevée dans la convention<sup>44</sup> pour introduire une nouvelle règle de conflit relative au contrat de transport de personnes en son article 5§2 dans les termes suivants: «À défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique. Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel: a) le passager a sa résidence habituelle, ou b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou d) le lieu de départ est situé, ou e) le lieu de destination est situé». Cette disposition permet aux parties au contrat de transport de passagers de choisir la loi applicable, mais de manière encadrée (A). A défaut de choix, elle édicte une règle de rattachement qui s'apparente à celle retenue en matière de contrat de transport de marchandises, tout en présentant des traits caractéristiques de la protection des parties faibles (B).

### **A. – Choix limité de la loi applicable**

---

<sup>42</sup> Dans la convention, faute de règle spéciale, le contrat de transport de personnes était soumis à la règle générale, tout en étant exclu des règles protectrices du droit de la consommation.

<sup>43</sup> En matière maritime, on peut citer d'une part, la convention de Bruxelles du 29 Avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, la convention de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, dont seule la première est en vigueur; et d'autre part, la convention d'Athènes du 13 Décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de bagages, suivie d'un premier protocole de modification en date du 19 Novembre 1976 et d'un second en date du 1er Novembre 2002. La France qui avait ratifié en 1965 la convention de 1961 laquelle avait inspiré la loi de 1966 sur le contrat de passage a par la suite dénoncé cette convention en 1975 et depuis ne l'a toujours pas ratifiée. En matière de sécurité des passagers, il existe des conventions internationales qui édictent des règles techniques, notamment la convention Solas 1974 qui est entrée en vigueur le 25 Mai 1980 et qui depuis a été plusieurs fois amendée en tenant compte des améliorations techniques apportées à la sécurité des navires. En matière aérienne, les conventions de Varsovie et de Montréal s'appliquent au transport de passagers.

<sup>43</sup> Not. : Le règlement CE n° 2027/97 du 9 Octobre 1997 ; Ch. Scapel, La responsabilité du transporteur aérien de passagers réformée par le droit communautaire, RAE 1997, p.66.

<sup>44</sup> A défaut de règle spéciale, ces contrats étaient régis par la règle générale de l'article 4§2, tout en étant exclus de la protection propre aux contrats de consommation. Le contrat de transport est en effet considéré comme étant essentiellement un contrat conclu entre professionnels. En ce sens : Ph. Delebecque, Pour une théorie du contrat de transport, in Mél. J.-L. Aubert, Dalloz, 2005, p.103.

16. A l'instar du contrat de transport de marchandises, le règlement admet en ce domaine l'autonomie de la volonté. Toutefois, la liberté de choix n'est pas totale. En effet, une fois le principe énoncé, il est fait renvoi à l'alinéa 2 du paragraphe qui limite l'option à une liste de cinq lois possibles: pays de résidence du passager ou du transporteur ; pays de l'administration centrale de ce dernier ; pays du lieu de départ ou de destination. Cette limitation de la volonté des parties présente, s'agissant le plus souvent de contrats d'adhésion, un objectif de protection de la partie faible qu'est le passager. En effet, à l'exception des contrats portant sur un voyage à forfait<sup>45</sup>, les contrats de transport de passagers sont exclus du champ d'application de l'article 6 du règlement relatif aux consommateurs<sup>46</sup>. Cette disposition semble donc de nature à assurer la sécurité juridique du passager, dans la mesure où les lois désignées correspondent raisonnablement à celles qui auraient été envisagées par celui-ci<sup>47</sup>.
17. A défaut de choix, est énoncée une règle subsidiaire à finalité protectrice.

### **B. – Règle de conflit subsidiaire à finalité de protection du passager**

18. En l'absence de choix d'une loi applicable par les parties au contrat de transport de passagers, le règlement opte, comme en matière de contrat de transport de marchandises, pour une règle de conflit en cascade. Ce contrat est régi par la loi du lieu de résidence du passager à condition que ce lieu coïncide avec le lieu de départ ou d'arrivée du voyage. Cette disposition respecte ainsi à la fois le principe de proximité et l'objectif de protection d'une partie supposée faible. Le mécanisme est d'ailleurs comparable à celui qu'adopte le règlement en matière de contrat de travail<sup>48</sup>.
19. A défaut de coïncidence des éléments objectifs, c'est la loi du lieu de résidence habituelle du transporteur qui s'applique. Là encore, ce choix montre la volonté du législateur de fournir une règle claire, sans passer par les incertitudes que génère la recherche des liens les plus étroits. Cette règle subsidiaire risque cependant de se montrer défavorable au passager, alors même que le texte lui reconnaît implicitement la qualité de partie faible. Elle est néanmoins susceptible d'être évincée par le jeu de la clause d'exception, qui est commune au contrat de transport de marchandises et de personnes<sup>49</sup>. Plus étonnante serait la possibilité que cette clause d'exception permette d'écarter la loi choisie par les parties. En effet, la généralité des termes employés par le paragraphe 3 pourrait le laisser penser. Ce serait selon un auteur<sup>50</sup> «une solution inédite qui porterait gravement atteinte à la sécurité juridique et qui ne correspond certainement pas à l'intention des rédacteurs du règlement». Le mécanisme des lois de police est en revanche susceptible de limiter le jeu de la règle de conflit subsidiaire, de même que la primauté affirmée par le règlement des règles d'ordre public communautaires<sup>51</sup>. Dans le domaine du transport de passagers, les réglementations communautaires sont nombreuses<sup>52</sup>. Leur qualification de règle d'ordre public est

---

<sup>45</sup> Ces contrats qui sont en pratique ceux relatifs à des voyages organisés sont régis par la directive n°90/314/CEE.

<sup>46</sup> L'article 5§4 (a) de la convention, excluait également les contrats de transport. Certes, l'article 4§4 ne concernait que le contrat de transport de marchandises qui est généralement conclu entre professionnels, mais l'hypothèse particulière d'un contrat conclu entre un transporteur et un consommateur ne faisait l'objet d'aucune disposition protectrice.

<sup>47</sup> En ce sens, T. Azzi, précité note n°2, spéc. n°10.

<sup>48</sup> Article 8.

<sup>49</sup> V. *supra* n°4.

<sup>50</sup> S. Corneloup, précitée, spéc. n°18.

<sup>51</sup> V. *supra* n°3.

<sup>52</sup> Par exemple : Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, JOCE L 315 du 3.12.2007, p. 1–13; Règlement (CE) n°1459/2006 de la Commission du 28 septembre 2006 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet les consultations tarifaires pour le transport de passagers sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports, JOCE L 272 du 3.10.2006, p. 3–8.

vraisemblable en particulier lorsqu'elles concernent la sécurité. L'édition de cette nouvelle règle contribue ainsi à combler un vide juridique tout en assurant une protection du passager qui devrait être assez efficace.

20. Le règlement conserve le mécanisme des lois de police dans des termes sensiblement différents cependant de ceux de la convention, ce qui devrait aboutir à une réduction de leur domaine.

### 3. Restriction du jeu des lois de police

21. Si le règlement tout comme son ancêtre la convention donnent la primauté au principe de l'autonomie de la volonté, ces deux textes prévoient néanmoins une limite à cette autonomie lorsque la loi choisie aboutit à évincer certaines règles impératives des ordres juridiques ayant un lien avec le contrat. De même lorsque la loi désignée par la règle de conflit heurte l'ordre public du for. Par ailleurs le juge saisi dispose de l'obligation d'appliquer les lois de police<sup>53</sup> du for<sup>54</sup> au détriment de la loi normalement applicable aux termes du règlement<sup>55</sup>. Cette dernière disposition est particulièrement importante en droit des transports, matière qui compte nombre de textes impératifs. Ainsi on peut admettre que certaines conventions internationales, telle la Convention de Bruxelles de 1924, doivent recevoir application<sup>56</sup>. De même certaines lois internes pourraient revendiquer leur application. En droit français le débat doctrinal fait rage sur la qualification de loi de police de l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime<sup>57</sup>, ou encore de l'article L.132-8 du code de commerce relatif à "l'action directe" du transporteur routier<sup>58</sup>. Admettre une telle qualification permet en effet au juge français saisi d'évincer la recherche de la loi applicable selon les dispositions de la convention, et bientôt du règlement, pour appliquer directement la loi française. Ce mécanisme est ainsi souvent utilisé comme stratégie de contournement de la mise en oeuvre de la règle de conflit, ce qui est tout à fait critiquable. L'insertion dans le règlement d'une définition<sup>59</sup> permettra peut-être de limiter cette tendance. En effet comme l'a relevé un auteur «La notion "se publicise" et se rétrécit ainsi considérablement»<sup>60</sup>. Ainsi entendue il n'est pas certain que les dispositions de droit des transport, à l'exception sans doute de certaines règles

<sup>53</sup> A noter que le règlement prend soin de définir la notion de loi de police (Article 9§1) : «Une loi de police est 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. ».

<sup>54</sup> Article 9§2 du règlement.

<sup>55</sup> La cour de cassation a ainsi affirmé que constitue une loi de police du for au sens de l'article 7-2 de la convention de Rome, l'article 10 de la loi française du 3 janvier 1967, qui prescrit, pour la forme des actes relatifs à la propriété des navires francisés : Com., 14 jan. 2004, D.M.F. n°4/2004, n°651, note G. Mecarelli.

<sup>56</sup> Pour une discussion sur la caractère de loi de police de cette convention, V. S. Cheval, *op. cit. supra* note n°18.

<sup>57</sup> P. Bonnasies, D.M.F. 1992 à propos de l'article 7§1 de la convention qui pourrait « permettre aux juges français de continuer à retenir la loi française aux transports à destination d'un port français non soumis aux dispositions d'une convention internationale à laquelle la France est partie » ; R. Rodière et E. du Pontavice : Droit maritime, Dalloz, 12ème édition, 1997, n°391 et note n°4 ; *contra* : P. Lagarde, Droit international privé : Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité en Europe, L.G.D.J., 1990, p. 29 ; J.-P. Rémy, note sous Com., 2 février 1999 : Rev. Crit. DIP, 1999, p. 300 ; Mitigés : P. Mayer et V. Heuzé : Droit international privé, 8ème édition, 2004, n°129, note 42 ; V. toutefois en ce sens : Orléans, 9 sept. 2004, B.T.L. n°3076/2005, p.23 ; Rouen, 9 sept. 2004, D.M.F. n°11/2005, p.663.

<sup>58</sup> En faveur d'une telle qualification : Ph. Delebecque, «L'article L. 132-8 du Code de commerce », Mél. B. Mercadal, éd. Francis Lefebvre, 2002, p. 441 ; V. aussi : TGI Péronne, 8 août 2008, précité note n°24.

<sup>59</sup> Aux termes de l'article 21 du règlement, l'ordre public, dans sa fonction classique d'éviction, peut également faire échec à une disposition de la loi compétente (choisie ou déterminée par défaut par le règlement) à condition toutefois que cette disposition soit «manifestement incompatible avec l'ordre public du for».

<sup>60</sup> L. d'Avout, Le sort des règles impératives dans le règlement Rome I, D.2008 p. 2165.

protectrices des passagers<sup>61</sup>, pourraient répondre à cette qualification. La prévisibilité du régime juridique applicable au contrat international de transport s'en trouve renforcée.

22. Pour ce qui est des lois de police étrangères, le règlement limite considérablement leur prise en compte puisqu'il ne peut plus désormais être donné effet qu'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»<sup>62</sup>. Cette dernière formule est très différente de celle de l'article 7§2 de la convention qui visait sans distinction toutes les lois de police étrangères. Elle résulte de la suppression de la réserve<sup>63</sup> qui existait à cet égard dans la convention et qu'avait souscrite un certain nombre d'Etats. Cette restriction est regrettable car certaines lois de police ayant vocation à s'appliquer à la situation pourront être éludées par le biais du *forum shopping*.<sup>64</sup> En effet, le juge saisi ne doit désormais qu'appliquer ses propres lois de police et au besoin celles du lieu d'exécution du contrat. Aucune prise en compte des autres lois de police n'est donc possible. Pour ne prendre qu'un exemple, on aurait pu considérer que les Règles de Hambourg qui ne sont pas en vigueur en France auraient pu être ainsi appliqués au titre de loi de police étrangère lorsque les conditions d'application du texte sont réunies<sup>65</sup>. En effet, la tendance de la jurisprudence française actuelle est de les ignorer dans la mesure où la France ne les a pas adoptées, ce qui conduit à devoir rechercher, si les conventions françaises auxquelles la France est partie ne sont pas applicables, la loi applicable au contrat *via* la convention de Rome<sup>66</sup>.
23. La rédaction des articles 4 et 5 du règlement Rome I traduit un souci de prévisibilité des solutions qui prévaut sur la flexibilité tout en préservant le souci de protéger les parties faibles<sup>67</sup>. En l'absence de choix, les règles de conflit sont fondées sur un rattachement fixe ou du moins déterminable à l'avance. S'agissant des contrats de transport visés à l'article 5, les règles proposées ne sont cependant pas d'une simplicité évidente. La clause d'exception, dont la mise en oeuvre a été à juste titre limitée, est néanmoins susceptible d'intervenir pour corriger les incohérences. L'interférence des lois de police est plus mesurée. L'instauration d'une définition autonome constituera peut-être garde fou permettant d'en limiter l'application extensive par les juges du for. Les modifications résultant de la transformation de la convention de Rome sont ainsi, pour ce qui est du contrat de transport, apparemment satisfaisantes. Espérons toutefois qu'en pratique, l'efficacité de ces nouvelles règles de conflit sera pas compromise par leur complexité.

**Cécile Legros**  
**Maître de conférences à l'université de Rouen**  
**Responsable du Master II de droit douanier, des**  
**transports et de la logistique**  
**C.R.I.J.E. EA 3231**

---

<sup>61</sup> Notamment en matière de sécurité.

<sup>62</sup> Article 9§3 du règlement.

<sup>63</sup> Suppression rendue nécessaire par le changement de nature du texte, aucune réserve n'étant possible en matière de règlement communautaire.

<sup>64</sup> L. d'Avout, *op. cit.*

<sup>65</sup> En ce sens : S. Cheval, *op. cit. supra* note n°18.

<sup>66</sup> Com., 7 déc. 1999, n° 97-19.301, BTL 2000, p. 14.

<sup>67</sup> Notons que le particulier qui conclut un contrat de transport de marchandises est également en situation d'infériorité car ce type de contrat pré-établi est le plus souvent rédigé par le transporteur seul et inclut des clauses-types dont les clauses d'*electio juris* et de compétence. Or, il ne bénéficie pas de la protection offert aux parties faibles.