

Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous Ch. com. 29 novembre 2016 (N°14-20172)

Cécile Legros

▶ **To cite this version:**

Cécile Legros. Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous Ch. com. 29 novembre 2016 (N°14-20172). Journal du droit international (Clunet), 2017, n° 4, Octobre 2017, pp.16. hal-02134039

HAL Id: hal-02134039

https://normandie-univ.hal.science/hal-02134039

Submitted on 20 May 2019

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.

Pr. Cécile Legros, Ph. D., Normandie Univ, UNIROUEN, CUREJ, 76000 Rouen, France
Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

Cécile Legros. - **Note sous Ch. com. 29 novembre 2016** - **Version définitive 180817**

Conflits de juridictions. – Contrat de transport ferroviaire international de marchandises. – indemnisation de la perte de la marchandise. – Compétence juridictionnelle. – Conflit de sources. – Règles de compétence de la COTIF. – Règles de compétence du Règlement Bruxelles I. – Accord d'adhésion de l'Union européenne à la COTIF. – Clause de déconnexion – Primauté du règlement européen.

L'article 2 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, énonce que, sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, …/… dans leurs relations mutuelles, les parties à la Convention qui sont membres de l'Union européenne appliquent le droit de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de la Convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné. Il en résulte une primauté des règles de compétence internationale figurant dans le Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale sur celles contenues dans la COTIF.

Cass. com. – 29 nov. 2016. – n°14-20172, non publié. – Öbb Infrastruktur , Öbb Produktion et Rail Cargo Austria c/ Renault et alii. – Mme Mouillard (président), président - SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, SCP Boulloche, SCP Lyon-Caen et Thiriez, SCP Ortscheidt, SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat(s).

LA COUR (...)
Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Öbb Infrastruktur que sur les pourvois incidents relevés par les sociétés Öbb Produktion et Rail Cargo Austria ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 6 mars 2014), rendu sur contredit, que la société Renault, dont les coassureurs étaient la société Tokio Marine Europe Insurance (la société TMEI) et la société Axa Corporate Solutions assurances (la société Axa), a confié le transport ferroviaire de deux cent huit véhicules automobiles entre la Roumanie et la France à la Société de transports de véhicules automobiles (la STVA), assurée par la société Allianz IARD (la société Allianz), la société Zurich Insurance Public Limited Company (la société Zurich Insurance) et la société Helvetia Compagnie Suisse d'assurances (la société Helvetia) ; que la société Sogeefer, assurée par la société Generali, était chargée de l'entretien des wagons de la STVA ; que, pour réaliser le transport de ces véhicules, la STVA s'est substitué l'établissement public Société nationale des chemins de fer français (la SNCF) ; que la SNCF a confié à la société Rail Cargo Austria (la société RCA) des opérations de transport ferroviaire sur le territoire autrichien, l'infrastructure ferroviaire située sur ce territoire étant gérée et entretenue par la société Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG (la société Öbb Infrastruktur) ; que la locomotive, qui tractait le convoi en Autriche, se trouvait sous la responsabilité de la société Österreichische Bundesbahnen Produktion GmbH (la société Öbb Produktion) ; que, le 16 juin 2010, le train, qui transportait les véhicules

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

automobiles, a déraillé en Autriche et que deux cent un d'entre eux ont été détruits ou endommagés ; que les sociétés TMEI et Axa ont indemnisé leur assurée, la société Renault ; que, le 1er juin 2011, la société Renault a assigné la STVA et la société Allianz ainsi que la société RCA devant le tribunal de commerce de Paris en paiement de dommages-intérêts ; que les sociétés Helvetia, TMEI et Axa sont intervenues à l'instance, tandis que les sociétés Öbb Infrastruktur, Öbb Produktion, Zurich Insurance, Sogeefer et Generali, ont été appelées en garantie ; que les sociétés RCA, Öbb Produktion et Öbb Infrastruktur ont décliné la compétence des juridictions françaises en faveur de celle des juridictions autrichiennes ;

Sur le premier moyen du pourvoi principal :
Attendu que la société Öbb Infrastruktur fait grief à l'arrêt de rejeter son contredit et de renvoyer l'affaire devant le tribunal de commerce de Paris alors, selon le moyen :

1°/ que l'article 71-1 du Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000, dit Règlement Bruxelles I, dispose que le règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les Etats membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions ; que la primauté donnée au règlement européen sur les conventions internationales ne vaut que pour les conventions auxquelles les Etats membres sont parties postérieurement à l'entrée en vigueur du Règlement Bruxelles I, et non pour la modification de conventions déjà en vigueur ; qu'en décidant que le Règlement Bruxelles I devait primer la COTIF, dans sa version issue du Protocole de Vilnius en date du 3 juin 1999, au motif que l'article 71-1 réserverait aussi bien les conventions postérieures à l'entrée en application du règlement que la modification de conventions antérieures, la cour d'appel a ajouté à l'article 71-1 du Règlement du 22 décembre 2000, en violation dudit texte ;
2°/ que l'article 71-1 du Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000, dit Règlement Bruxelles I, dispose que le règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les Etats membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions ; qu'il n'est pas contesté que la France a signé le Protocole de Vilnius le 23 décembre 1999, soit avant l'adoption du Règlement Bruxelles I ; qu'en ne recherchant pas si, en signant le Protocole de Vilnius le 23 décembre 1999, soit avant l'adoption du Règlement Bruxelles I, la France n'était pas devenue partie à ce protocole, de sorte qu'il primait le Règlement européen, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 71-1 du Règlement du 22 décembre 2000 ;
3°/ qu'avant la signature du Protocole de Vilnius du 23 décembre 1999, la France était liée par la COTIF dans sa version du 9 mai 1980 ; qu'en considérant que le Règlement Bruxelles I primait la COTIF dans sa version issue du protocole du 3 juin 1999, sans rechercher si l'ancienne version de la Convention ne primait pas, elle, le Règlement Bruxelles I, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 71-1 du Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

Mais attendu que l'arrêt retient que l'article 2 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, énonce que, sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice,

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

non plus, de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la Convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la Convention qui sont membres de l'Union européenne appliquent le droit de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de la Convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné ; que, par ces seuls motifs, abstraction faite de ceux critiqués par le moyen, la cour d'appel, qui a fait primer les règles de compétence internationale figurant dans le Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale sur celles contenues dans la COTIF, par une interprétation non discutée de l'accord d'adhésion de l'Union européenne à cette Convention, a légalement justifié sa décision ; que le moyen est inopérant ;

Sur le second moyen du même pourvoi :
Attendu que la société Öbb Infrastruktur fait le même grief à l'arrêt alors, selon le moyen :
1°/ que l'article 51 § 4 des RU-CIM dispose que le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant a son siège principal et l'article 51 §6 des RU-CIM ajoute que des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport ; que ces textes posent ainsi une règle de compétence internationale, en interdisant l'introduction de recours devant la juridiction compétente pour connaître de la demande en indemnité exercée par l'ayant-droit au contrat de transport ; qu'en admettant la compétence du juge français et en retenant que l'article 51 §6 RU-CIM institue une fin de non-recevoir et non point une règle de compétence territoriale, la cour d'appel a violé les articles 51 §4 et 51 §6 des Ru-CIM ;
2°/ qu'à supposer même que l'article 51 §6 des RU-CIM institue une fin de non-recevoir, et non une règle de compétence internationale, le moyen tiré d'une fin de non-recevoir était nécessairement dans la cause, dès lors que les conclusions d'appel pour la société ÖBB Infrastruktur soutenaient expressément que les actions récursoires ne pouvaient prospérer dans l'instance principale en indemnité ; que la cour d'appel, qui n'a pas déclaré, ainsi qu'il lui était demandé, les actions récursoires irrecevables en application de l'article 51 §6, a violé l'article 51 §6 des RU-CIM ;
3°/ que l'article 125 du code de procédure dispose que les fins de non-recevoir doivent être relevées d'office lorsqu'elles ont un caractère d'ordre public ; que les RU-CIM, en leur article 5, intitulé « droit contraignant » posent le caractère d'ordre public de l'ensemble de leurs dispositions ; qu'au cas d'espèce, à supposer que le moyen tiré de l'irrecevabilité des actions récursoires n'était pas dans la cause, la cour d'appel devait déclarer d'office ces actions récursoires irrecevables, de sorte qu'en s'absentant de la faire, elle a violé ensemble les articles 5 et 51 §6 des RU-CIM et l'article 125 du code de procédure civile ;
4°/ que l'appendice B de la COTIF (RU-CIM) est sans application pour régir la réparation des dommages causés aux wagons ; que cette dernière dépend de l'appendice D (RU-CUV : règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) ; qu'en jugeant que la compétence des juridictions françaises pour connaître des recours formés contre les sociétés ÖBB Infrastruktur se justifiait en application des RU-CIM, alors que ces dernières n'étaient pas applicables aux recours formés par les sociétés Sogeefer et son assureur Generali, par la SNCF, ainsi que par les sociétés STVA en qualité de propriétaire des wagons et ses assureurs Helvetia et Zurich Insurance, qui visaient la réparation du préjudice subi par les wagons, la cour d'appel a violé l'appendice B (RU-CIM) et l'appendice D (RU-CUV) de la COTIF dans sa version issue des Règles de Vilnius ;

Pr. Cécile Legros, Ph. D., Normandie Univ, UNIROUEN, CUREJ, 76000 Rouen, France
Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

Mais attendu que le premier moyen, qui critique l'arrêt en ce qu'il retient la primauté du Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale sur la COTIF, ayant été rejeté, le second moyen, qui invoque la violation des appendices B et D de la COTIF, est inopérant ;

Et attendu qu'il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur les moyens des pourvois incidents, qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

PAR CES MOTIFS : REJETTE les pourvois principal et incidents ;
Condamne les sociétés Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Österreichische Bundesbahnen Produktion GmbH et Rail Cargo Austria AG aux dépens ;
Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes (…)

NOTE. - L'arrêt rendu par la chambre commerciale de la Cour de cassation le 29 novembre 2016 portait sur l'identification du juge compétent pour traiter d'un litige issu d'un contrat de transport international ferroviaire de marchandises.
La société Renault avait confié le transport ferroviaire de deux cent huit véhicules automobiles entre la Roumanie et la France à la Société de transports de véhicules automobiles (STVA), laquelle s'était substitué l'établissement public Société nationale des chemins de fer français (SNCF) qui avait à son tour a confié à la société Rail Cargo Austria (RCA) les opérations de transport ferroviaire sur le territoire autrichien où l'infrastructure ferroviaire était gérée et entretenue par la société Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG (Öbb Infrastruktur). Par ailleurs, La locomotive, qui tractait le convoi en Autriche se trouvait sous la responsabilité de la société Österreichische Bundesbahnen Produktion GmbH (Öbb Produktion).

Le 16 juin 2010, le train qui transportait les véhicules automobiles a déraillé en Autriche et deux cent un d'entre eux ont été détruits ou endommagés. La société Renault a été indemnisée par ses assureurs. Le 1er juin 2011, cette dernière a assigné la STVA et la société Allianz ainsi que la société RCA devant le tribunal de commerce de Paris en paiement de dommages-intérêts. Les assureurs des différentes parties Helvetia, TMEI et Axa sont intervenus à l'instance, tandis que les sociétés Öbb Infrastruktur, Öbb Produktion, Zurich Insurance, Sogeefer et Generali, ont été appelées en garantie.
Les sociétés RCA, Öbb Produktion et Öbb Infrastruktur ont décliné la compétence des juridictions françaises. En première instance, l'exception d'incompétence fut rejetée. La Cour d'appel de Paris, rejeta également le contredit et renvoya l'affaire devant le tribunal de commerce de Paris, d'où le pourvoi formé par la société Öbb Infrastruktur et les pourvois incidents relevés par les sociétés Öbb Produktion et Rail Cargo Austria.

Le premier moyen du pourvoi principal portait sur le non respect de l'article 71-1 du Règlement n°44/2001 du 22 décembre 2000, dit Règlement Bruxelles I, qui régit l'articulation entre ce règlement et les conventions internationales ayant le même objet.
Le second moyen du même pourvoi reprochait à l'arrêt d'appel d'avoir qualifié l'article 51 §6 des RU-CIM de fin de non-recevoir et non de règle de compétence territoriale, violant ainsi les articles 51 §4 et 51 §6 des RU-CIM (appendice B de la COTIF *relatif au contrat de transport de marchandises par fer*: *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 modifiée par le Protocole 1999 de Vilnius, signé le 3 juin 1999, entré en vigueur le 1er juillet 2006.*

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_f.pdf.).
La cour de cassation rejette les pourvois principal et incidents. En particulier, elle déclare le premier moyen inopérant, approuvant la cour d'appel d'avoir fait primer les règles de compétence internationale du Règlement Bruxelles I sur celles contenues dans la COTIF, déclarant de ce fait le second moyen et les moyens des pourvois incidents inopérants.

L'intérêt de cette décision réside dans l'articulation des règles de compétence conventionnelles avec celles du droit commun de l'Union européenne, dans l'hypothèse particulière où l'Union a adhéré à la convention internationale en cause. Plus généralement, elle révèle les difficultés de cohabitation entre le droit conventionnel et le droit européen des transports.

Après avoir exposé les modalités d'adhésion de l'Union à la COTIF (I), nous discuterons des conséquences de cette adhésion sur l'identification des règles de compétence juridictionnelle (II), ainsi que de la justification – ou non – de la solution retenue par l'arrêt commenté (III).

I - L'adhésion de l'Union européenne à la COTIF

Expliquer comment et pourquoi l'Union européenne peut adhérer à une convention internationale suppose de rappeler préalablement quelques principes régissant les compétences externes de l'Union.

La capacité de l'Union européenne à adopter un acte normatif dépend des compétences qui lui sont dévolues. Au dernier état des traités institutionnels, le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne reconnaît trois types de compétences accompagnées d'une liste non limitative des domaines concernés : les compétences exclusives limitativement énumérées à l'article du 3 TFUE ; les compétences partagées définies à l'article 4 du TFUE comprennent notamment la protection des consommateurs, les transports, les réseaux transeuropéens, l'énergie, l'espace de liberté, de sécurité et de justice… ; et enfin, les compétences d'appui de l'article 5 (*Sur la notion de compétence partagée et la genèse des dispositions du Traité de Lisbonne, V. Michel, Recherches sur les compétences de la communauté, L'Harmattan, 2003, préf. Ph. Manin ; L. Burgogue-Larsen, A propos de la notion de compétence partagée : Du particularisme de l'analyse en droit communautaire, RGDIP 2006, n°2, p.373 et s.*).
En théorie, aux termes de l'article 4§2 (g) TFUE, le domaine des transports fait l'objet d'une compétence partagée avec les Etats membres. Ainsi, l'Union comme les États membres peuvent adopter des actes normatifs dans ce domaine, pour autant que l'Union n'ait pas exercé sa compétence ou décidé de ne pas le faire. En effet, lorsque l'Union exerce effectivement et totalement sa compétence dans un domaine partagé en adoptant une réglementation harmonisée, elle met fin au partage de compétences. Les Etats membres perdent ainsi leur faculté d'adopter des mesures nationales dans ce domaine.
Ces principes gouvernent la compétence interne de l'Union, à savoir les actes normatifs (règlements, directives, décisions) régissant les rapports des Etats membres entre eux ou avec l'Union, mais également les prérogatives "externes", c'est à dire les pouvoirs de l'Union à l'égard des institutions ou Etats extérieurs à l'Union européenne, et notamment la capacité de l'Union à conclure des conventions internationales. En effet, selon la théorie dite des "compétences implicites" (*A. Berramdane et J. Rossetto, Droit de l'Union européenne, Montchréstien, coll. LMD, éd. 2010, spéc. n°312 et s., p. 304 et s. ; V. Michel, op. cit., spéc. n°217 et s.*), l'étendue de la compétence externe de l'Union résulte en

principe d'une projection de la compétence interne sur l'externe (*Anne-Marie Rouchaud-Joët, Michael Wilderspin, La compétence externe de la Communauté européenne en droit international privé, RCDIP 2004 p. 2*). Dans les domaines de sa compétence exclusive, l'Union peut donc adhérer à des accords externes seule. En revanche, lorsque l'on se trouve dans le domaine des compétences partagées, les accords avec les Etats tiers doivent en principe être conclus à la fois par l'Union, si elle le souhaite, mais aussi par les Etats membres à titre individuel, ce qui caractérise les accords dits mixtes.

Le domaine des transports, on l'a vu, est classé dans le TFUE parmi les compétences partagées. Dans le secteur ferroviaire en particulier, la compétence partagée se fonde sur les articles 90 et 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), en lien avec l'article 100, paragraphe 1, et les articles 171 et 172 dudit traité. Toutefois, certains pans du droit des transports ont fait l'objet d'harmonisation au plan européen, par le mécanisme de la préemption de compétence, utilisé par exemple en matière de protection des passagers (*C. Legros, L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé : l'exemple du droit des transports, Mélanges à la mémoire de P. Courbe, Dalloz, 2012, pp.367-388*). Certains aspects du domaine des transports ferroviaire relèvent ainsi désormais exclusivement de la compétence de l'Union. Il en résulte que ce domaine est aujourd'hui morcelé du point de vue des compétences de l'Union, certains pans relevant toujours d'une compétence partagée, alors que d'autres sont désormais sous la compétence exclusive des institutions européennes.

Dans l'arrêt rapporté, il s'agissait d'obtenir l'indemnisation de la perte de marchandises consécutivement au déraillement d'un train circulant entre la Roumanie et la France. Le transport en cause était régi par une convention internationale, la "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" (COTIF), et plus particulièrement par les RU-CIM régissant le contrat de transport (*La COTIF comporte un texte principal institutionnel créant l'OTIF - Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires - et renvoie à des annexes relatives à des contrats de transport spécifiques (Appendices ou « règles uniformes »*). Les règles contenues dans cet appendice, qui concernent essentiellement les rapports entre parties à un contrat de transport ferroviaire international de marchandises, relèvent en principe des compétences partagées. Aussi, l'adoption de ce type de convention doit-il faire l'objet d'une adhésion des Etats membres, ce qui était d'ailleurs le cas de la convention d'origine de 1980, mais également du protocole modificatif de 1999 (dit « protocole de Vilnius ») qui l'a profondément modifiée.
Mais il est aussi possible désormais que l'Union elle-même adhère à une convention internationale, celle-ci constituant alors une convention mixte, car depuis le traité d'Amsterdam du 1er mai 1999 (article 281 (ex-210) du traité CE), la Communauté européenne possède la personnalité juridique. C'était précisément l'objet de l'accord conclu entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) conclu le 23 juin 2011 (*Accord Union européenne et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 : JOUE n° L 183, 13 juill. 2011, p. 1*). Il convient d'ailleurs de rappeler que la COTIF a dû être modifiée pour permettre l'adhésion d'une entité territoriale spéciale telle que l'Union européenne (*L'article 38 de la COTIF, révisé par le protocole de Vilnius, prévoit la possibilité d'adhésion à la convention des organisations régionales d'intégration économique. Ces modifications sont d'ailleurs fréquentes car ce type de conventions internationales prévoient en général que ses membres seront des Etats et non des organisation régionales*). L'originalité de cet accord,

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

tient à ce que l'adhésion de l'Union a fait l'objet d'une déclaration annexe, notamment pour préserver l'application entre les Etats membres du droit dérivé susceptible d'entrer en concurrence avec la convention. Le développement au sein de l'Union de la politique ferroviaire commune et l'adoption consécutive d'une importante législation harmonisée, nécessitait en effet une meilleure coordination avec le droit international (*Loïc GRARD, L'adhésion de l'Union européenne à la COTIF est acquise au prix d'une clause atypique de «déconnexion», Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, comm. 142*). Ainsi l'accord contient en son article 2 une clause de déconnexion rédigée dans les termes suivants : « Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la Convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la Convention, **dans leurs relations mutuelles, les parties à la Convention qui sont des États membres de l'Union appliquent les règles de l'Union** et n'appliquent donc les règles découlant de ladite Convention que **dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné**. » (*souligné par nous*). Cette clause, qualifiée « d'atypique » par Loïc Grard, est en effet singulière au regard des principes régissant le droit international public. Elle a pour objectif de soustraire les Etats membres de leur obligation d'appliquer la convention dans les situations où existe une législation européenne harmonisée régissant le domaine, tant au moment de la conclusion de l'accord que pour l'avenir. La notion de « sujet particulier concerné » étant assez vague, l'Union, dans une déclaration annexée à l'accord d'adhésion, a pris le soin d'énoncer les pans du droit des transports ferroviaires qui relèvent désormais de sa compétence exclusive en raison de l'adoption de droit dérivé (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/Declarations_UE_corr_f.pdf). La liste des sujets en lien avec le transport ferroviaire ayant fait l'objet d'une harmonisation en droit européen mentionnée dans cette déclaration annexe est assez vaste. Elle comprend tous les actes de l'Union se rapportant à des sujets dont traite la convention, tels que « la législation concernant l'économie et l'accès au marché », « la législation concernant l'interopérabilité et la sécurité» et les « obligations de service public ». La déclaration précise en outre que cette liste pourra être modifiée, en raison de « la constante évolution des compétences de l'Union ».

Même si cette liste est assez précise, le caractère évolutif de la notion de « sujet particulier concerné » risque de rendre l'application de la COTIF dans l'Union assez complexe (*CIT info n°4/2011, Adhésion de l'Union Européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), p.2*). Par ailleurs, la déclaration n'est pas très claire sur le point de savoir si d'autres législations harmonisées, qui ne relèvent pas spécialement des législations régissant le transport ferroviaire, sont concernés par cette clause de déconnexion. En effet, force est de constater que l'espèce commentée concernait les potentiels conflits entre la COTIF qui contient des articles relatifs à la compétence juridictionnelle, et le Règlement de Bruxelles I, alors même que l'annexe ne vise pas ce texte général. Le texte de l'annexe énonce d'ailleurs lui-même que « l'étendue de la compétence de l'Union découlant desdits textes doit être appréciée par rapport aux dispositions précises de chaque texte et, en particulier, dans la mesure où ces dispositions établissent des règles communes. », ce qui pourrait laisser entendre que la liste des textes énoncés est limitative.

Et pourtant, dans l'arrêt rapporté la Cour de cassation reconnaît la légalité de l'arrêt d'appel qui a écarté les règles spéciales de compétence de la COTIF au profit du Règlement Bruxelles I, sur le fondement de l'article 2 de l'accord d'adhésion. En d'autres termes, même si le Règlement ne figure pas parmi les textes cités dans la déclaration annexe, les règles de compétence qu'il énonce priment sur les règles conventionnelles,

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

au mépris de l'article 71-1° de ce même Règlement.

II – Les conséquences l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence juridictionnelle dans les litiges relatifs au contrat de transport ferroviaire international

Le pourvoi se plaçait sur le terrain de l'article 71-1° du règlement Bruxelles I, selon lequel « Le présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions. ». Les règles de compétence spéciales figurant dans les conventions relatives à une matière particulière, sont ainsi assimilées à des règles de compétence européennes (*C. Legros, Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises, Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9, spéc. n° 4 et s.*).
Les Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM - Appendice B à la COTIF) contiennent des règles de compétence spéciales énoncées à l'article 46 - For. Le paragraphe premier autorise ainsi le demandeur à saisir exclusivement les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport (a), ou le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé (b) (*A noter que le texte ne désigne pas les juridictions spécialement compétentes, mais seulement l'Etat dont les juridictions sont compétentes. La juridiction spécialement compétente sera ensuite déterminée selon les règles de procédure du for*). En l'espèce, le demandeur avait saisi le tribunal de commerce de Paris, ce qui ne semblait correspondre à aucun des chefs de compétence prévus par cette article (*A moins que la livraison n'ait été prévue à Paris.*), d'où l'exception d'incompétence soulevée par certains défendeurs autrichiens. L'argument était pertinent. En effet, l'article 71 fait primer les règles spéciales de compétence des conventions antérieures à son adoption (*V. par ex. à propos de la convention internationale relative au transport de marchandises par route : CJCE, 28 oct. 2004, aff. C-148/03 : D. 2005, jurispr. p. 547, note C. Brière ; D. 2005, pan. n° 15, p. 1263, obs. H. Chanteloup. – Chronique de droit des transports : JCP E 2005, I, 1360, p. 1928, obs. C. Legros*). On peut légitimement s'interroger sur le caractère antérieur ou non des règles conventionnelles en cause. En effet, ce règlement est entré en vigueur le 1er mars 2002, de sorte qu'il est antérieur au protocole de Vilnius modifiant la COTIF, adopté en 1999 et entré en vigueur le 1er juillet 2006. A supposer donc que la COTIF modifiée ne pouvait bénéficier de la primauté instaurée par l'article 71 du règlement, il était en revanche possible d'invoquer les règles de compétence juridictionnelles de la version d'origine de cette convention (article 56 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans sa version applicable à partir du 1er novembre 1996), version dont l'antériorité à l'égard du règlement Bruxelles I n'était pas contestable. Tel était d'ailleurs l'un des arguments soulevés par le pourvoi. Or, les règles de compétence de la convention d'origine étaient comparables à celles de la version de 1999.

La Cour de cassation ne s'est pas aventurée dans ces argumentations. Elle a estimé que les règles de compétence conventionnelles n'étaient pas applicables, non pas en raison des dispositions du règlement relatives à l'articulation avec les conventions internationales, mais en raison de la clause de déconnexion de l'article 2 de l'accord d'adhésion de l'Union à la convention. Selon la Cour d'appel, approuvée par la chambre commerciale, les règles de compétence internationale figurant dans le Règlement du 22 décembre 2000 priment sur celles contenues dans la COTIF, par une interprétation « non

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

discutée » de l'accord d'adhésion de l'Union européenne à cette Convention. Une telle affirmation est pourtant discutable. L'interprétation soit disant « non discutée » l'est également. Cette assertion signifie-t-elle que les parties ne l'ont pas discutée ? Cela est peu probable dans la mesure où précisément ce point constitue l'enjeu du pourvoi. Au plan doctrinal ou jurisprudentiel, une telle interprétation n'a pas non plus semble-t-il été consacrée. Elle est donc discutable. Cette mise à l'écart des règles de compétence conventionnelles nous semble en effet inappropriée.

III – Le caractère inapproprié de la mise à l'écart des règles de compétence conventionnelles

La mise à l'écart des règles de compétence conventionnelles nous semble inappropriée à plusieurs titres. Tout d'abord, elle n'est pas conforme à la lettre même de l'accord d'adhésion. Ensuite, elle introduit une complexité accrue dans l'articulation du droit conventionnel et du droit européen, source d'insécurité juridique, et sans réel bénéfice pour la préservation de la politique européenne des transports.

1. La nécessaire primauté des règles de compétence conventionnelles sur le droit de l'Union

L'objectif poursuivi par les réserves introduites à l'accord d'adhésion de l'union européenne à la COTIF consiste à préserver la politique européenne des transports et le droit matériel qui en résulte applicable essentiellement entre les Etats membres. A cet effet, l'accord semble conférer un caractère supplétif aux règles internationales relatives au contrat de transport ferroviaire s'agissant des rapports intra-européens (*L. Grard, Le droit européen du transport face aux exigences du droit international : https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action/Events_2012_lawsympo/Grard-EN.pdf*). Le caractère général de ce texte semble toutefois contrebalancé par l'annexe qui énonce précisément les pans du droit des transports européens qui priment la convention internationale. La spécificité de ces réserves, dont aucune n'a un caractère général, ne permet pas de les étendre implicitement à d'autres pans du droit de l'Union, a fortiori à des domaines tel celui des conflits de juridictions qui n'est pas propre au transport.
A notre sens, le caractère supplétif du droit international des transports se limitait donc au domaine particulier du droit européen des transports. La Cour de cassation ne pouvait donc pas déduire de cet accord d'adhésion la mise à l'écart des règles de compétence conventionnelles, règles dont la Cour de justice a par ailleurs admis la prévalence dans d'autres domaines du droit des transports (*Case C 533/08, ECJ 4 May 2010, TNT Express Nederland [2010] ECR I 4107. Case C 452/12, ECJ 19 dec. 2013, Nipponka Insurance : C. LEGROS, "Incidence d'un jugement déclaratoire négatif de responsabilité rendu sur le fondement de la CMR sur la compétence du second juge saisi d'une action récursoire", JCP ed. E&A (2014), 1480, comm. n°12. ; V. plus généralement : C. LEGROS, "Jurisdiction & multimodal transport : a green perspective, Marlus, n°459 (2015), 87-114. V. aussi : "Procédure d'insolvabilité et action en paiement du transporteur, quelle juridiction compétente ?" : C. LEGROS, Note sous CJUE 2 septembre 2014 - Nickel & Goeldner Spedition / Kintra (Affaire C-157/13), Rev. crit. DIP (2015), 207-221.*), sous réserve toutefois que l'application des règles conventionnelles ne nuise pas à la réalisation du bon fonctionnement du marché intérieur (*Ce qui a justifié en particulier dans le domaine de la reconnaissance des jugements étrangers la primauté des règlements européens sur le droit conventionnel. Voir notamment l'arrêt TNT cité supra*).
Une autre interprétation de l'accord était donc envisageable afin d'éviter de renforcer l'insécurité juridique.

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

2. L'insécurité juridique résultant de la mise à l'écart des règles conventionnelles

Plaçons nous du point de vue du justiciable, opérateur du transport international. Non seulement en fonction du mode de transport et de l'objet du transport (personne ou marchandise), la source applicable est différente. Mais encore, dans certaines hypothèses, le droit conventionnel est mis à l'écart par le droit de l'Union lorsque les rapports envisagés sont intra-européens, encore faut-il préciser ce que l'on entend pas « intra-européen », la notion différant d'une situation juridique à l'autre.
Pour en revenir au cas particulier de l'identification du juge compétent, le demandeur devra d'abord examiner si la situation litigieuse relève ou non du droit de l'Union. On peut penser que la vérification des conditions d'application des règlements européens Bruxelles I et I bis suffira. Mais faut-il aussi que le demandeur réside dans l'Union ? Ou bien que le trajet litigieux soit exclusivement intra-européen ? La difficulté provient de ce que l'article 2 de l'accord d'adhésion s'adresse aux Etats partie à la COTIF alors que cette convention est mis en œuvre par des opérateurs qui ne sont pas des Etats.
Dans la mesure où les règles de compétence conventionnelles ne sont pas incompatibles avec le droit de l'Union, il serait tout de même plus simple pour les opérateurs et d'ailleurs légalement conforme à l'article 71 de ne pas les contraindre à se livrer à un exercice aussi divinatoire, en maintenant la primauté des règles de compétence conventionnelles.
Le droit de préemption de l'Union européenne dans les domaines de compétence partagée crée en effet un morcellement du droit international des transports. Or, un tel morcellement doit être évité lorsqu'il ne s'agit pas de mettre en conformité le droit international avec les objectifs de sa propre législation (*L. Grard, op. cit.*) .
La multiplicité des règles de compétence conventionnelle et leur articulation complexe favorise le *forum shopping* qui est précisément contraire aux objectifs de l'Union. Elle fait aussi la joie des avocats spécialisés qui exploitent ces failles ainsi que des universitaires qui se délectent en tentant de rendre plus lisible cette articulation. La solution adoptée par l'arrêt rapporté défavorise pourtant les opérateurs européens car la convention comporte davantage de chefs de compétence que les règlements européens, et notamment le fameux « for de départ de la marchandise» (*Lieu de prise en charge de la marchandise ou port de chargement. V. C. Legros, op.cit., Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9, spéc. n°28 et s.*) qui ne trouve pas d'équivalent dans les textes européens. Ces subtilités ne sont en revanche pas du tout conformes à l'objectif de simplification des transactions internationales, objectif qui pourtant devrait sous-tendre le droit du commerce international comme européen.
La décision commentée montre combien l'adhésion de l'Union européen à certaines conventions internationales de droit matériel rend l'articulation entre droit européen et droit international complexe. S'il est logique que l'Union cherche à préserver l'application du droit harmonisé entre les Etats membres lorsque cette réglementation a également fait l'objet d'une harmonisation, souvent moins aboutie au plan international, la « double internationalité » du droit de l'Union (*J.-S. Bergé, La double internationalité interne et externe du droit communautaire et le droit international privé, Travaux du Comité Français de Droit International privé 2004-2006, éd. Pédone 2008, pp. 29-62.*) ne doit pas pour autant conduire à un morcellement excessif du droit international conventionnel. Dans un domaine aussi internationalisé que le transport, l'harmonie entre le droit international et le droit de l'Union doit être préservée pour faciliter l'appréhension de ce droit par les opérateurs du commerce international. Aussi, l'application des règles de compétence européennes ne nous paraît pas aussi indispensable, alors même que le

Pr. Cécile Legros, Ph. D., Normandie Univ, UNIROUEN, CUREJ, 76000 Rouen, France
Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

Publication :
Conflits de juridictions : incidence de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF sur l'identification des règles de compétence applicables à un contentieux relatif à un transport international de marchandises par voie ferroviaire : Note sous *Ch. com. 29 novembre 2016* (N°14-20172), Journal du droit international (Clunet), n° 4, Octobre 2017, 16.

droit de l'Union prévoit lui-même une cohabitation avec les règles de compétence de source conventionnelle.