



HAL
open science

Quel droit commun pour les contrats internationaux de transport par chemin de fer dans l'espace ferroviaire européen ?

Marion Ho-Dac

► To cite this version:

Marion Ho-Dac. Quel droit commun pour les contrats internationaux de transport par chemin de fer dans l'espace ferroviaire européen ?. Cécile Rapoport. L'espace ferroviaire unique européen : quelle(s) réalité(s) ?, Bruylant, pp.273-295, 2015, Rencontres européennes, 978-2-8027-4699-7. hal-02958820

HAL Id: hal-02958820

<https://hal.science/hal-02958820v1>

Submitted on 16 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.

Quel droit commun pour les contrats internationaux de transport par chemin de fer dans l'espace ferroviaire européen ?

Marion Ho-Dac,
Maître de conférences à l'Université de Valenciennes
Membre de l'IDP, EA1384

Résumé : (en anglais)

L'ouverture progressive du marché ferroviaire européen permet aux transporteurs de proposer un déplacement international, sur la base d'un contrat unique, en empruntant l'infrastructure ferroviaire de différents Etats. Dans ce contexte, le contrat international de transport ferroviaire s'impose comme un outil précieux de l'intégration de l'espace européen du rail et son traitement juridique uniforme apparaît souhaitable. L'étude du cadre juridique de ce contrat permet de dégager un double mouvement. D'un côté, une convergence des règles applicables peut être mise en lumière. Elle prend la forme d'une unification du droit matériel venant se substituer aux lois des Etats, à l'exclusion des règles de conflit de lois qui n'interviennent qu'en complément du droit matériel. Le droit des contrats internationaux de transport ferroviaire s'apparente ainsi à un droit uniforme. De l'autre, la consistance et l'intensité de cette convergence normative ne sont pas toujours perceptibles, en particulier du fait de l'éclatement normatif et méthodologique identifié. Le droit uniforme pourrait alors présenter certaines faiblesses, nuisibles à l'espace ferroviaire européen en tant qu'espace juridique intégré.

1. Prendre la mesure de la convergence normative qui existe dans certains domaines de l'espace ferroviaire européen, c'est, en filigrane, tenter de répondre à la question de la réalité de l'intégration de cet espace. Sous l'angle juridique, « le mouvement d'intégration [peut être] entendu comme la recherche d'un droit commun, ou plutôt d'un droit en commun, d'une mesure commune, qui permettrait de communiquer et d'échanger, de "commercer", dans tous les sens du terme, mais sans exclure la multiplicité des systèmes juridiques nationaux »¹.

Qu'en est-il en matière de contrat international de transport ferroviaire ? Un tel « droit commun », gage d'intégration juridique, existe-t-il dans l'espace européen ?

L'ouverture progressive du marché ferroviaire européen permet aux transporteurs de proposer un déplacement international, sur la base d'un contrat unique, en empruntant l'infrastructure ferroviaire de différents Etats². Le contrat international de transport ferroviaire s'impose ainsi comme un outil précieux de l'intégration de l'espace européen du rail et son traitement juridique uniforme apparaît souhaitable³. Si le droit positif offre effectivement une convergence des règles applicables en la matière, la teneur et la portée d'une telle convergence restent à préciser.

2. En matière ferroviaire, le contrat de transport lie généralement une entreprise ferroviaire – le transporteur – à un opérateur du commerce international ou à un voyageur. Si le transport peut être réalisé au sein d'un même Etat, donnant lieu à un contrat interne, la doctrine relève

¹ M. DELMAS-MARTY (dir), *Critique de l'intégration normative*, Paris, PUF, 2004, p. 14-15. Voy. égal. la conception retenue par CH. PAMBOUKIS : « L'intégration juridique a pour effet la création d'un espace juridique commun, un espace dans lequel les règles et leurs objectifs seront communs et souvent identiques », in « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », *RCADI*, 2007, t. 330, p. 9-474, n° 13.

² En ce sens, voy. Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5^e Assemblée générale, 1^{er} janvier 2011, spéc. p. 103, point 7 (à propos des RU-CIM).

³ Le lien établi entre le traitement juridique uniforme des contrats de transport ferroviaire et l'intégration de l'espace ferroviaire européen prend appui sur la conception large de l'intégration juridique adoptée dans cette étude. Dans le même sens, à propos du droit commun des contrats dans l'Union européenne, voy. M. NADAUD, *La diversité des méthodes d'intégration juridique européenne dans le domaine du droit des contrats – Etude de l'organisation d'un espace normatif européen du contrat*, Thèse Toulouse 1 Capitole, 2010, spéc. n° 10-18 (et les références citées). L'auteur retient la conception susmentionnée de l'intégration juridique.

que le transport a « par nature une dimension internationale »⁴, invitant à privilégier l'étude des rapports contractuels transfrontières. Celle-ci se justifie d'autant plus que l'enjeu central de la réalisation de l'espace ferroviaire unique est justement le décloisonnement des réseaux nationaux et le dépassement de « l'effet frontière ». Or, le contrat international de transport apparaît comme l'un des principaux outils de cette réalisation.

3. Le contrat de transport est traditionnellement qualifié d'international lorsque les parties ont prévu que le déplacement impliquera le franchissement d'une frontière nationale⁵. Quant au droit applicable à ce type de contrat en matière ferroviaire, une pluralité de textes a vocation à intervenir⁶ : des règles matérielles internationales, un acquis de droit matériel de l'Union et, à titre subsidiaire, le droit national des Etats membres.

Historiquement, ce sont les transporteurs eux-mêmes qui, très tôt, ont ressenti la nécessité d'élaborer des règles communes pour régir leurs relations internationales avec leurs cocontractants⁷. Dès la fin du XIX^e siècle, fut créée une organisation intergouvernementale consacrée à l'internationalisation du trafic ferroviaire – l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, à présent intégré à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) – sous l'égide de laquelle des régimes juridiques uniformes pour le transport international de marchandises, puis de voyageurs, par chemins de fer furent mis en place. Après de nombreuses révisions périodiques, les règles communes prennent aujourd'hui la forme de deux appendices au sein de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (ci-après la « COTIF ») : l'appendice A – CIV contient des règles uniformes en matière de contrat international de transport de voyageurs (ci-après dénommées « RU-CIV ») et l'appendice B – CIM des règles uniformes en matière de contrat international de transport de marchandises (ci-après dénommées « RU-CIM »)⁸.

C'est ensuite, plus récemment, au sein de l'Union européenne qu'un droit matériel du transport ferroviaire a vu le jour⁹. Peu de textes concernent toutefois directement le contrat international de transport liant une entreprise ferroviaire à une personne privée, à l'exception notable du règlement (CE) n° 1371/2007, relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires¹⁰. Ce texte contient un certain nombre de dispositions applicables aux contrats de transport. En revanche, le droit de l'Union ne prévoit aucune disposition relative aux contrats de transport de marchandises par chemin de fer¹¹, la proposition de la Commission sur cette

⁴ I. BON-GARCIN, M. BERNADET, Y. REINHARD, *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2010, n° 389.

⁵ En ce sens, J. BEGUIN, M. MENJUCQ (dir), *Traité de droit du commerce international*, Paris, Lexis Nexis, 2^e éd., 2011, n° 1140 ; I. BON-GARCIN, M. BERNADET, Y. REINHARD, *Droit des transports*, op. cit., n° 394.

⁶ L'étude se concentrera sur les seuls textes à portée générale en matière de contrat international de transport ferroviaire. Est ainsi exclue l'analyse des textes spéciaux, en particulier, les autres Règles uniformes de la COTIF et les conventions internationales SMPS et SMGS.

⁷ En ce sens, voy. I. BON-GARCIN, M. BERNADET, Y. REINHARD, *Droit des transports*, op. cit., n° 389.

⁸ Sur ces textes voy. not. M. ALLEGRET, « Transports ferroviaires internationaux », *J.-Cl. Transport*, fasc. 680 à 691 ; H. BERTRAND, « Transports ferroviaires », *Rép. Int. Dalloz*, décembre 1998 ; G. MUTZ, « La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », *Etudes offertes à Barthélemy Mercadal*, Levallois-Perret, Francis Lefebvre, 2002, p. 477.

⁹ Voy. I. BON-GARCIN, M. BERNADET, Y. REINHARD, *Droit des transports*, op. cit., n° 250 et s.

¹⁰ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JOUE n° L 315 du 3 déc. 2007, p. 14-41. Sur ce texte, voy. Ch. PAULIN, « Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires », *Revue de droit des transports*, 2008, comm. 25 ; Ph. DELEBECQUE et S. CALME, « Le règlement communautaire n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires », *Revue de droit des transports*, 2009, étude 4.

¹¹ S'agissant de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, elle s'intéresse à des questions de sécurité du transport (notamment ferroviaire) relevant d'exigences de droit public et non du droit privé des contrats. Sur ce texte, voy.

question n'ayant pas abouti¹². Ce sont donc les RU-CIM qui régissent, pour l'heure, ces contrats internationaux dans l'Union.

Enfin, à défaut de dispositions de droit matériel international ou de l'Union applicables, les droits nationaux ont vocation à s'appliquer au contrat. A cette fin, la médiation des règles de conflit de lois est nécessaire pour déterminer l'ordre juridique dont la loi aura vocation à régir le rapport contractuel en cause. Deux hypothèses peuvent alors se présenter. Soit le texte de droit matériel contient lui-même une règle de rattachement permettant la désignation de la loi nationale applicable au contrat. Soit il n'en prévoit pas, nécessitant de recourir aux règles de conflit de lois de droit commun dans l'espace judiciaire européen, prévues par le règlement (CE) n° 593/2008 relatif à la loi applicable aux obligations contractuelles, dit « Rome I »¹³.

4. Dans ce contexte de pluralité des droits applicables – droit international, droit de l'Union, droit national – et de diversité des méthodes pour leur mise en œuvre – règles matérielles internationales¹⁴ et méthode conflictuelle –, la question de l'existence d'un droit commun des contrats internationaux de transport ferroviaire, comme expression de l'intégration de l'espace européen du rail, mérite d'être posée.

Un double mouvement se dessine. D'un côté, une convergence des règles applicables aux contrats internationaux de transport ferroviaire peut être mise en lumière. Elle prend la forme d'une unification du droit matériel venant se substituer aux lois des Etats¹⁵, à l'exclusion des règles de conflit de lois qui n'interviennent qu'en complément du droit matériel¹⁶. Le droit des contrats internationaux de transport ferroviaire s'apparente ainsi à un droit uniforme, en tant que « technique de réglementation des rapports internationaux »¹⁷, vecteur d'intégration juridique. Alors que pour certains auteurs, la qualification de droit uniforme semble réservée aux règles qui régissent, sans distinction, à la fois les rapports juridiques internes et internationaux¹⁸, la vision du droit uniforme retenue ici est plus souple, ce dernier pouvant

L. GRARD, « Marchandises dangereuses : refonte et codification des règles européennes de transport des marchandises dangereuses », *Revue de droit des transports*, 2008, comm. 227.

¹² Voy. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire, du 3 mars 2004, COM(2004) 144 final. Sur l'abandon de ce projet législatif, voy. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - La qualité des services de fret ferroviaire, 8 septembre 2008, COM(2008) 536 final.

¹³ Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), JO n° L 177 du 4 juillet 2008, p. 6-16. Concernant les règles de conflit de lois relatives au contrat de transport dans ce texte, voy. 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" », *Revue de droit des transports*, 2009, étude 3.

¹⁴ Les règles matérielles internationales sont classiquement définies par opposition aux règles de conflit de lois en ce qu'elles apportent directement la solution au fond alors que les secondes, en tant que méthode indirecte, ont une vocation seulement répartitrice puisqu'elles désignent l'ordre juridique dans lequel sera recherchée la règle substantielle applicable. Voy. J.-M. JACQUET, PH. DELEBECQUE, S. CORNELOUP, *Droit du commerce international*, Paris, Dalloz, 2007, n° 103 ; P. MAYER, V. HEUZE, *Droit international privé*, Paris, Montchrestien, 10^e éd., 2010, n° 19. Plus généralement, voy. E. LOQUIN, « Les règles matérielles internationales », *RCADI*, 2006, t. 322, p. 9-241, spéc. n° 11 et s.

¹⁵ J.-M. JACQUET, PH. DELEBECQUE, S. CORNELOUP, *Droit du commerce international*, op. cit., n° 76.

¹⁶ Si les règles de conflit peuvent également faire l'objet d'une unification, nous réservons l'expression de droit uniforme à la seule unification du droit substantiel, dans la mesure où il existe une différence méthodologique entre les premières et le second qui influe directement sur le degré d'unification du droit. Dans le même sens, voy. A. MALINTOPPI, « Les rapports entre droit uniforme et droit international privé », *RCADI*, t. 116, 1965, p. 12.

¹⁷ CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », op. cit., n° 91.

¹⁸ En ce sens, E. LOQUIN, « Les règles matérielles internationales », op. cit., n° 29. Selon l'auteur, le droit uniforme « se substitue aux lois des Etats, sans créer de dualité, à l'intérieur de l'ordre juridique des Etats concernés, entre les normes applicables aux relations internes et internationales » et se distingue des règles

embrasser les seules relations juridiques internationales¹⁹, à la manière des règles matérielles de droit international privé. De l'autre, la consistance et l'intensité de cette convergence normative ne sont pas toujours perceptibles, en particulier du fait de l'éclatement normatif et méthodologique identifié. Le droit uniforme pourrait alors présenter certaines faiblesses, nuisibles à l'espace ferroviaire européen en tant qu'espace juridique intégré.

5. Afin de prendre toute la mesure de la convergence des règles applicables, l'existence d'un droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire doit être établie (**I**), avant de procéder à son évaluation à l'aune de l'objectif d'intégration de l'espace ferroviaire européen (**II**).

I. L'existence d'un droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire en Europe

6. Pour pouvoir affirmer qu'il existe, dans l'espace européen, un droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire, un travail de qualification juridique des règles régissant ce type de contrat doit être mené (**A**), avant d'analyser les conditions de leur mise en œuvre (**B**).

A) La qualification du droit des contrats internationaux de transport ferroviaire de droit uniforme

7. Les travaux fondateurs de M. MATTEUCCI ont mis en évidence trois critères de qualification du droit uniforme : le but poursuivi par les auteurs des règles étudiées, le mode de formation de ces règles et le but que se sont assignés les Etats en les adoptant²⁰. Leur mise en œuvre dans notre domaine d'étude permet de conclure à l'existence d'un droit uniforme. En effet, les règles applicables aux contrats internationaux de transport ferroviaire dans l'espace européen ont été élaborées en vue de réaliser une unification normative entre plusieurs Etats (**1**), suivant un processus de négociation collective (**2**), afin d'atteindre une certaine uniformité législative (**3**).

1) L'objectif d'unification des règles entre plusieurs Etats

8. Selon M. MATTEUCCI, « les rédacteurs d'un projet de règles juridiques uniformes se proposent de réaliser l'uniformité législative entre un certain nombre de pays en ce qui concerne des matières déterminées »²¹. Un tel objectif a incontestablement motivé l'élaboration du droit des contrats internationaux de transport ferroviaire actuellement en vigueur en Europe.

Les Règles uniformes élaborées par l'OTIF sont apparues historiquement comme l'une des premières expressions d'unification du droit substantiel des contrats internationaux dans les

matérielles internationales qui ont vocation à régir au fond les seuls rapports juridiques internationaux. Cf. CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », op. cit., n° 89. L'auteur préfère la notion de « loi uniforme » pour décrire l'unification substantielle des règles réalisée sans distinction entre les rapports juridiques internes et internationaux, notion qu'il distingue de celle, plus large, de droit uniforme.

¹⁹ En ce sens, voy. not. M. MATTEUCCI, « Introduction à l'étude systématique du droit uniforme », *RCADI*, 1957, t. 91, p. 383-443, spéc. p. 410.

²⁰ M. MATTEUCCI, « Introduction à l'étude systématique du droit uniforme », op. cit., p. 388.

²¹ *Ibid.*

relations commerciales internationales²². En ce sens, l'actuelle COTIF précise à l'article 2, §1, sous a), point 1 et sous f), que « l'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter à tout point de vue, le trafic international ferroviaire notamment en établissant des régimes de droit uniforme dans [divers] domaines juridiques [et en particulier celui des] contrat[s] concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct [...] », ainsi qu'« en développant [ces] régimes de droit uniforme [...] compte tenu des évolutions juridique, économique et technique ».

Dans le cadre de l'Union européenne, la politique commune des transports est notamment mise en œuvre, selon l'article 91, §1, sous a), grâce à l'adoption de « règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres ». C'est sur ce fondement que les instances européennes travaillent à la réalisation d'un espace ferroviaire unique qui embrasse le régime des contrats de transport de droit privé²³.

2) *L'élaboration collective des règles*

9. Quant à la méthode d'élaboration des règles uniformes, M. MATTEUCCI remarque qu'il s'agit généralement « [d']une élaboration collective à laquelle participent les Etats intéressés en se faisant des concessions réciproques sur le terrain des principes généraux qui régissent leurs systèmes juridiques »²⁴. Le processus d'élaboration normative au sein de l'OTIF comme de l'Union répond, sans aucun doute, à de telles caractéristiques.

S'agissant des règles internationales établies par l'OTIF, elles sont le fruit de négociations intergouvernementales conduites au sein de la Commission de révision et soumises au vote de l'Assemblée générale, organes composés de représentants des Etats membres de l'Organisation²⁵. En particulier, les RU-CIV et CIM actuellement en vigueur sont issues du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 résultant d'importantes négociations menées entre les Etats parties, dans un contexte marqué par les changements importants induits par la séparation de la gestion et de l'infrastructure d'avec la fourniture de prestations de transport²⁶. Une méthode collective d'élaboration des règles est également suivie au sein de l'Union européenne, classiquement qualifiée de méthode communautaire. En matière de transport, comme dans la majorité des matières relevant des compétences de l'Union, les négociations présidant à l'adoption des textes le sont suivant la procédure législative ordinaire qui associe le Parlement européen et le Conseil et qui implique un vote à la majorité qualifiée²⁷.

3) *L'obtention d'une certaine uniformité normative*

10. Le but poursuivi par les Etats engagés dans un processus d'unification du droit constitue, selon M. MATTEUCCI, le critère central de qualification d'un droit uniforme. Il s'agit de

²² La première convention internationale relative au transport de marchandises a été adoptée le 14 octobre 1890 (dite Convention internationale de Berne) et la première convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer a été signée le 23 octobre 1924. Voy. M. ALLEGRET, « Transports ferroviaires internationaux », *J.-Cl. Transports*, fasc. 680, n° 2 et s.

²³ Voy. Communication de la Commission du 17 septembre 2010 relative à « l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen », COM(2010) 474 final. Plus récemment, voy. la Communication du 30 janvier 2013 relative au « Quatrième paquet ferroviaire – Achever l'espace unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes », COM(2013) 25 final.

²⁴ M. MATTEUCCI, « Introduction à l'étude systématique du droit uniforme », op. cit., p. 389.

²⁵ Sur le fonctionnement institutionnel de l'OTIF, voy. les informations fournies sur le site de l'Organisation, disponible à l'adresse suivante : www.otif.org

²⁶ En ce sens, G. MUTZ, « La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », op. cit., spéc. p. 478.

²⁷ Voy. art. 294 TFUE (procédure législative ordinaire) et art. 91 TFUE (compétence en matière de transport).

« l'intention manifeste de réaliser [...] un certain degré d'uniformité législative entre deux ou plusieurs législations »²⁸. Tel est bien le résultat auquel a conduit l'adoption successive des Règles uniformes CIV et CIM, puis du règlement (CE) n° 1371/2007. Ces textes se composent, en effet, d'un ensemble de dispositions matérielles réglant, en principe, de manière uniforme le régime des contrats internationaux de transport ferroviaire en Europe, mettant fin, de la sorte, à la diversité des droits nationaux.

11. Plus précisément, l'uniformité normative obtenue peut être mise en exergue à un triple niveau.

Premièrement, elle ressort de la portée juridique attribuée à ces différents textes. En ce sens, les Règles uniformes comme le règlement (CE) n° 1371/2007 ont un champ d'application étendu, permettant à l'unification réalisée d'avoir un large impact normatif. S'agissant des RU-CIV et CIM, elles constituent le droit commun des contrats internationaux de transport ferroviaire pour un peu moins d'une cinquantaine d'Etats²⁹. Elles s'appliquent à partir du moment où le déplacement s'effectue entre le territoire de deux Etats membres³⁰ mais également, pour les contrats de marchandises, si le territoire d'un seul Etat membre est concerné par la prise en charge ou la livraison de la marchandise et que les parties ont opté pour l'application des RU-CIM³¹. Elles régissent, en outre, certains contrats de transports combinés³². Quant au règlement (CE) n° 1371/2007, il constitue le droit commun des Etats membres de l'Union et procède à une unification matérielle ayant vocation à régir tant les contrats internationaux que les contrats internes de transport ferroviaire de voyageurs³³. Par ailleurs, l'unification réalisée influe également sur les Règles uniformes applicables aux voyageurs, puisque le règlement procède à un renvoi à l'essentiel des RU-CIV³⁴. Cela leur confère, par ricochet, une portée plus large, puisqu'elles deviennent, par principe, applicables à l'ensemble des Etats membres de l'Union, dans les rapports contractuels internationaux mais également internes.

Deuxièmement, lors de leur mise en œuvre, l'uniformité des textes étudiés s'impose comme une exigence de premier plan. L'interprétation des dispositions uniformes est ainsi dictée par un impératif d'unité du droit. En atteste, pour les Règles uniformes, le principe d'interprétation figurant à l'article 8, §1, de la COTIF qui prévoit que « [d]ans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité ». Cette disposition peut être comprise comme invitant le juge à interpréter la Convention indépendamment de ses conceptions nationales³⁵, c'est-à-dire « [...] ni à l'aide de la législation interne, ni au moyen de concepts juridiques

²⁸ M. MATTEUCCI, « Introduction à l'étude systématique du droit uniforme », op. cit., p. 389.

²⁹ Voy. l'état des ratifications de la COTIF (août 2013), disponible sur le site de l'OTIF à l'adresse suivante : www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/15_08_2013_Prot-1999-ratifications.pdf

³⁰ Art. 1, §1, RU-CIV et RU-CIM.

³¹ Art. 1, §2, RU-CIM.

³² Art. 1, §§2 et 3, RU-CIV et art. 1, §§3 et 4, RU-CIM (et les conditions posées).

³³ Le transport ferroviaire peut s'effectuer à l'intérieur d'un Etat membre, à travers plusieurs Etats membres ou encore avec une partie du trajet hors de l'Union. Toutefois, les Etats membres peuvent bénéficier de dérogations prévues à l'art. 2, §§4, 5 et 6 du règlement (CE) n° 1371/2007, en ce qui concerne les déplacements intérieurs, régionaux ou dont une partie s'effectue hors de l'Union.

³⁴ Art. 4 du règlement (CE) n° 1371/2007 précité. Cet article renvoie aux titres II et III de l'annexe I du règlement qui reproduit l'essentiel des dispositions des RU-CIV.

³⁵ Sur les modes d'interprétation du droit international, voy. J. COMBACAU, S. SUR, *Droit international public*, Paris, Montchrestien, 7^e éd., 2006, p. 178 et s.

doctrinaux »³⁶. Afin de se défaire du droit national, une interprétation stricte du texte est classiquement adoptée par les juridictions nationales³⁷.

Quant au règlement (CE) n° 1371/2007, il bénéficie d'une interprétation uniforme devant la Cour de justice de l'Union européenne, sur le fondement du renvoi préjudiciel en interprétation³⁸.

Troisièmement, la valeur juridique des Règles uniformes, en tant que droit supranational, et du règlement (CE) n° 1371/2007, en tant qu'acte législatif de l'Union, permet d'asseoir leur nature de droit uniforme. D'une part, les Etats ont attribué aux RU-CIV et CIM un caractère contraignant³⁹, alors que le droit matériel international relève, généralement, de la libre disposition des parties⁴⁰. D'autre part, le règlement (CE) n° 1371/2007, à l'instar de l'ensemble du droit de l'Union, bénéficie des principes de primauté et d'effet direct dans ses rapports avec les ordres juridiques des Etats membres, permettant à l'uniformité normative réalisée de s'imposer face à la diversité des droits nationaux.

B) Les conditions de mise en œuvre du droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire

12. Si, *a priori*, la pratique du droit uniforme ne devrait susciter aucune difficulté du fait de l'unicité des règles applicables, la réalité est quelque peu différente. En effet, le droit uniforme intervient dans le cadre de rapports privés internationaux dont le traitement juridique nécessite de se poser la question du juge internationalement compétent et de la loi applicable. Une fois valablement saisi, le for peut être amené à appliquer une loi autre que sa loi nationale, qu'il s'agisse d'un corpus de droit international uniforme directement applicable dans son ordre juridique ou d'une loi étrangère. C'est pourquoi la mise en œuvre des textes de droit uniforme étudiés mérite un examen attentif, en suivant le déroulement du traitement contentieux d'un contrat international de transport ferroviaire.

A cette fin, un raisonnement de droit international privé doit être suivi, imposant d'identifier préalablement à la désignation de la loi applicable (2), le for internationalement compétent (1).

1) La détermination de la compétence internationale

13. En cas de litige portant sur un contrat international de transport exécuté dans l'espace européen, le for internationalement compétent doit, en principe, être déterminé par application des règles de conflit de juridictions du règlement (CE) n° 44/2001 « Bruxelles I »⁴¹, à moins

³⁶ M. ALLEGRET, « Transports ferroviaires internationaux », *J-Cl. Transports*, fasc. 682, n° 9.

³⁷ En ce sens, voy. la jurisprudence citée par M. ALLEGRET et selon laquelle les Règles uniformes constituent une « législation de droit étroit » ou encore une « législation stricte », *in* fasc. 682, op. cit., n° 9. Notons que c'est davantage l'interprétation autonome des dispositions de droit uniforme qui est prônée aujourd'hui par la doctrine. Sur l'autonomie d'interprétation, voy. CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », op. cit., n° 136 et s. (et les références citées par l'auteur).

³⁸ Voy. art. 267 TFUE. Pour l'heure, le règlement (CE) n° 1371/2007 a fait l'objet de deux renvois préjudiciels. Voy. CJ, 22 novembre 2012, aff. C-136/11, *Westbahn Management GmbH* et CJUE, 26 sept. 2013, aff. C-509/11, *ÖBB-Personenverkehr AG* (sur cet arrêt, voy. *infra*).

³⁹ Art. 5 des RU-CIV et CIM. Sur le caractère d'ordre public des Règles uniformes, voy. par ex. Com., 12 mai 1992, n° 90-19.439 (à propos des RU-CIM).

⁴⁰ En ce sens, E. LOQUIN, « Les règles matérielles internationales », op. cit., n° 316.

⁴¹ Les critères matériel, temporel et spatial d'applicabilité du règlement (CE) n° 44/2001 doivent, au préalable, être vérifiés. Le litige doit concerner « la matière civile et commerciale » couverte par le règlement. Le contrat doit avoir été conclu postérieurement à l'entrée en vigueur du texte au 1^{er} mars 2002. Le domicile du défendeur doit être situé sur le territoire de l'Union (voy. égal. les cas de compétence exclusive du juge d'un Etat membre).

que les textes de droit matériel international et européen étudiés ne prévoient des règles spéciales de compétence internationale. Ce règlement constitue, en effet, le droit commun de la compétence internationale dans l'espace judiciaire européen, tout en prévoyant que priorité soit donnée aux règles de compétence issues de textes du droit l'Union ou de conventions internationales réglant des matières particulières⁴². Or, de telles règles existent dans les RU-CIV et CIM. Elles doivent, par conséquent, être mises en œuvre en tant que *lex specialis*, à la place du règlement « Bruxelles I », lorsque le contrat est régi par ces Règles uniformes.

Deux hypothèses peuvent dès lors se présenter, selon que le contrat est régi par le règlement (CE) n° 1371/2007 ou gouverné par les seules Règles uniformes. Dans le premier cas, la compétence internationale est déterminée par application du règlement (CE) n° 44/2001 « Bruxelles I »⁴³. Ce texte donne compétence, à défaut de choix des parties, au tribunal du domicile du défendeur ou, au choix du demandeur, au juge du lieu de fourniture du service de transport⁴⁴. Dans le second cas, le juge compétent est désigné sur la base des seules Règles uniformes CIV et CIM. Celles-ci prévoient, à défaut de choix des parties, la compétence du tribunal du domicile du défendeur ou, dans le cadre des RU-CIM, la compétence du tribunal du lieu de prise en charge de la marchandise ou du lieu de la livraison⁴⁵.

2) La désignation du droit applicable

14. En matière de contrat international de transport ferroviaire, le for d'un Etat membre de l'Union a, à sa disposition, des règles internationales et européennes uniformes et, à titre subsidiaire, les dispositions du droit national désignées par application des règles de conflit de lois. Aussi, afin d'identifier le droit applicable au contrat, cette pluralité normative et méthodologique impose un travail préalable d'articulation.

15. S'agissant d'abord de l'articulation des méthodes de désignation du droit applicable, priorité doit être donnée à la mise en œuvre des règles matérielles internationales sur celle des règles de conflit de lois, au titre d'un principe de spécialité. Selon ce principe, le droit uniforme, en tant qu'il se compose de dispositions de droit substantiel, doit être considéré comme *lex specialis* par rapport aux règles de conflit de lois⁴⁶. Le juge doit donc mettre en œuvre le droit uniforme avant de recourir, si besoin, aux règles de conflit de lois⁴⁷. Toutefois, ce raisonnement peut parfois être altéré, lorsque l'applicabilité du droit uniforme nécessite le recours au droit international privé, en particulier lorsque le texte de droit uniforme ne précise pas à quelles conditions il doit être mis en œuvre⁴⁸.

⁴² Voy. art. 67 et 71 du règlement (CE) n° 44/2001.

⁴³ Notons que dans le cadre du renvoi opéré aux RU-CIV par le règlement (CE) n° 1371/2007 dans son annexe I ne figure par l'article 56 des RU-CIV prévoyant une règle de compétence internationale.

⁴⁴ Voy. art. 2 et art. 5, §1, sous b) du règlement (CE) n° 44/2001. Sur la qualification du contrat de transport de contrat de prestation de services, voy. CJCE, 9 juill. 2009, aff. C-204/08, *Rehder*, spéc. point 29 (en matière de contrat de transport aérien). Favorable à une extension de cette jurisprudence à l'ensemble des contrats de transport, voy. E. ALVAREZ ARMAS, M. DECHAMPS, « Le droit international privé et la protection des passagers : l'articulation des sources européennes et internationales », *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012/4, p. 749 et s., spéc. p. 753.

⁴⁵ Voy. art. 57 RU-CIV et art. 56 RU-CIM.

⁴⁶ Comp. la « règle de priorité » proposée par CH. PAMBOUKIS, in « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », op. cit., n° 183 et s.

⁴⁷ Sur l'application du droit matériel international dans l'espace et la médiation du droit des conflits de lois, voy. E. LOQUIN, « Les règles matérielles internationales », op. cit., n° 299 et s.

⁴⁸ Il est alors nécessaire de rechercher la loi applicable au contrat par l'intermédiaire des règles de conflit de lois, afin de vérifier si l'ordre juridique désigné a, ou non, fait sien le texte de droit uniforme en question.

En matière de contrat international de transport, les textes de droit matériel étudiés ont donc priorité sur le règlement (CE) n° 593/2008 « Rome I ». Leur mise en œuvre ne nécessite pas le passage par les règles de droit international privé⁴⁹, le règlement (CE) n° 1371/2007 comme les RU-CIV et CIM définissant de manière autonome leurs conditions d'application⁵⁰.

16. Quant à l'articulation des textes de droit matériel susceptibles de régir le contrat, la principale difficulté réside dans les rapports entretenus par le droit de l'Union et la COTIF. Cette question est apparue, ces dernières années, comme une source d'incertitudes dans les milieux concernés⁵¹. La récente adhésion de l'Union européenne à la COTIF a finalement permis de clarifier la hiérarchie des normes issues de ces deux systèmes. C'est ainsi que par application d'une clause de déconnexion figurant dans l'acte d'adhésion⁵², les Etats membres de l'Union doivent faire application des règles de la COTIF uniquement « dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union européenne régissant le sujet particulier concerné »⁵³. Cette disposition qui vise « à prévenir les incompatibilités juridiques éventuelles entre la COTIF et l'acquis communautaire existant ou en devenir »⁵⁴, permet, de manière générale, d'asseoir la priorité du droit de l'Union sur les règles conventionnelles lorsque le premier contient, à l'instar des secondes, des dispositions applicables à la question posée. Cette priorité ne vaut toutefois que dans la limite du respect de l'objet et de la finalité de la Convention.

En pratique, cette directive d'articulation impose aux parties de vérifier systématiquement, pour chaque contrat de transport, si telle ou telle règle de la COTIF doit être laissée de côté au profit d'une disposition du droit de l'Union. Si cet exercice pourrait, dans certaines hypothèses, s'avérer difficile⁵⁵, tel ne paraît pas être le cas des contrats de transport étudiés ici puisqu'ils relèvent, par principe, de corpus juridiques bien identifiés⁵⁶.

17. Une fois ce travail d'articulation réalisé, il est possible d'identifier le droit applicable. Dans le cadre d'un contrat international de transport de voyageurs, les dispositions matérielles du règlement (CE) n° 1371/2007 régissent, en principe, le contrat. A défaut d'applicabilité de ce texte, les règles uniformes CIV sont applicables. Et si aucun de ces textes n'a vocation à s'appliquer, le droit national désigné par les règles de conflit de lois du règlement « Rome

⁴⁹ La mise en œuvre du droit matériel se fait donc sans égard à la loi applicable au contrat international. En ce sens, E. LOQUIN, « Les règles matérielles internationales », op. cit., n° 310. *Contra* P. MAYER, V. HEUZE, *Droit international privé*, op. cit., spéc. n° 94.

⁵⁰ Sur ces conditions d'application, voy. *infra*.

⁵¹ Voy. la brochure rédigée au sein du CIT, « La COTIF et le droit communautaire relatif au transport ferroviaire international : conflits et solutions envisageables », Berne, 5 avril 2006. Disponible sur le site du CIT, à l'adresse suivante : <<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>>

⁵² Sur cet accord, voy. J.-L. DUFOURNAUD, « Adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », *CIT-Info* 4/2011, p. 2 ; L. 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*, 2011, comm. 142.

⁵³ Art. 2 de l'accord d'adhésion préc. Notons que la notion de « sujet particulier », utilisée dans cet article, a été précisée dans une déclaration additionnelle à l'accord d'adhésion. Il en ressort que « les termes "régissant le sujet particulier concerné" sont à comprendre comme s'appliquant au cas d'espèce qui est régi par une disposition de la convention, y compris ses appendices et n'est pas régi par la législation européenne ».

⁵⁴ L. GRARD, « L'adhésion de l'Union européenne à la COTIF est acquise au prix d'une clause atypique de "déconnexion" », op. cit.

⁵⁵ En ce sens, J.-L. DUFOURNAUD, « Adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », op. cit., p. 3.

⁵⁶ Toutefois, le droit du transport ferroviaire de l'Union est en pleine expansion, laissant présager de nouveaux développements et, avec eux, peut-être, des risques futurs de recoupements avec le droit international uniforme.

I »⁵⁷ sera mis en œuvre. Quant au contrat de transport de marchandises, la loi applicable relève, par principe, des dispositions substantielles des RU-CIM et, à défaut d'applicabilité de ce texte, du droit national désigné par les règles de rattachement du règlement (CE) n° 593/2008 « Rome I »⁵⁸.

18. L'existence d'un droit uniforme applicable aux contrats internationaux de transport ferroviaire a été établie. Reste, à présent, à en évaluer la teneur, afin d'apprécier dans quelle mesure il participe au mouvement d'intégration de l'espace ferroviaire européen.

II. L'évaluation du droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire en Europe

19. L'élaboration d'un droit uniforme dans une matière donnée se fonde, ainsi que nous l'avons précédemment exposé, sur la volonté de ses auteurs d'unifier un domaine du droit à l'échelle internationale. L'évaluation du droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire nécessite, par conséquent, de vérifier si l'unification ambitionnée est une réalité dans la pratique du droit positif.

Si la pluralité des corpus applicables à ces contrats révèle le caractère morcelé du droit uniforme (*A*), ce dernier apparaît également comme un droit pluriel, au service de l'intégration de l'espace ferroviaire européen (*B*).

A) Un droit uniforme morcelé

20. Malgré l'existence de règles uniformes, tous les contrats internationaux de transport ferroviaire ne sont pas régis par les mêmes dispositions, donnant lieu à une pluralité de régimes juridiques applicables. Ce morcellement du droit uniforme se manifeste tant au stade de son applicabilité (1) que lors de sa mise en œuvre (2).

1) Le morcellement normatif au stade de l'applicabilité du droit uniforme

21. Le droit applicable au contrat international de transport est éclaté entre le règlement (CE) n° 1371/2007, les RU-CIV et CIM et le droit national. La détermination des dispositions applicables passe, par conséquent, par l'identification du champ d'application respectif de ces textes. Cette opération est complexe, chacun d'eux ayant ses propres critères d'applicabilité, assortis de nombreuses exceptions, avec pour conséquence l'existence d'un droit uniforme à plusieurs vitesses.

Quelques exemples significatifs permettent de mettre en lumière ce morcellement normatif.

22. Dans le cadre d'un contrat international de transport de passagers entre le territoire de deux Etats membres, c'est, en principe, le règlement (CE) n° 1371/2007 qui trouve à s'appliquer. Ce dernier régit, selon le point 8 de son article 3, tout « contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou plusieurs services de transport ». Toutefois, si le déplacement s'effectue en partie hors du territoire de l'Union, l'ordre juridique national compétent a pu

⁵⁷ Il s'agira soit de la loi choisie par les parties dans le contrat dans la limite des choix permis par l'article 5, §2, du règlement « Rome I », soit, à défaut de choix, de la loi de la résidence habituelle du passager ou, si les conditions de cette application ne sont pas remplies, de la loi du lieu d'établissement du transporteur.

⁵⁸ Il s'agira de la loi choisie par les parties et, à défaut de choix, de la loi de la résidence habituelle du transporteur, à condition que le lieu de chargement, de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur se situe également dans ce pays et, si ces conditions ne sont pas satisfaites, de la loi du lieu de livraison convenu par les parties.

exclure, dans cette hypothèse, l'application du règlement comme le lui permet temporairement l'article 2, §6, du texte. C'est alors vers l'application des RU-CIV qu'il faudra se tourner.

En cas de litige, il existe donc une incertitude quant au droit applicable en fonction du for valablement saisi, le règlement étant intégré à la *lex fori*. Une telle incertitude engendre une inégalité de traitement entre les passagers qui tantôt bénéficieront du droit *a priori* plus protecteur du règlement, tantôt en seront exclus au profit d'un retour au droit national⁵⁹, en fonction de la position adoptée par le législateur national du for.

23. A défaut d'application du règlement, les RU-CIV ont vocation à régir le contrat, entendu comme « tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents [de la COTIF] »⁶⁰, parmi lesquels les Etats membres de l'Union. Toutefois, plusieurs exceptions, notamment d'ordre territorial, viennent réduire le champ d'application des RU-CIV, en particulier en matière de trafic frontalier. Echappent ainsi au droit uniforme les trajets entre gares d'Etats parties limitrophes, si les infrastructures de ces gares sont gérées par des gestionnaires relevant d'un seul de ces Etats⁶¹ ainsi que, à la discrétion des Etats, les trajets entre deux gares, de part et d'autre de la frontière entre deux Etats parties⁶².

Il existe, par conséquent, une dualité de régimes applicables aux contrats internationaux visés ici, selon que le déplacement est considéré comme réellement international ou non, mettant à mal l'unification matérielle ambitionnée. Tantôt les contrats seront régis par les RU-CIV, tantôt ils seront soumis à un des régimes juridiques existant en droit national, par application des règles de conflit de lois.

24. Concernant les contrats de transport de marchandises, les RU-CIM ont vocation à s'appliquer à titre principal. Elles régissent « tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents [de la COTIF] »⁶³, mais également lorsque le territoire d'un seul Etat membre est concerné par la prise en charge ou la livraison de la marchandise et que les parties ont opté pour l'application des Règles uniformes⁶⁴. Si le champ d'application territoriale des RU-CIM est plus étendu que celui des RU-CIV, il connaît les mêmes exceptions territoriales que ces dernières⁶⁵, invitant à un constat similaire de morcellement du droit applicable.

2) *Le morcellement normatif au stade de l'application du droit uniforme*

25. Au sein même des différents textes étudiés, plusieurs régimes juridiques sont susceptibles de régir les contrats en cause, au détriment de l'uniformité du droit applicable.

⁵⁹ Dans la limite des dispositions échappant à toute dérogation, énumérées à l'article 2, §3 du règlement (CE) n° 1371/2007.

⁶⁰ Art. 1, §1, RU-CIV.

⁶¹ Exception prévue à l'art. 1, §5, RU-CIV. Par exemple, tel est le cas d'un trajet de Hambourg à Bâle dont les gares sont toutes les deux gérées par la *Deutsche Bahn AG*. En ce sens, voy. Rapport explicatif préc., p. 77, art. 1^{er}, point 5.

⁶² Dérogation prévue à l'art. 4, §1, RU-CIV, ouverte aux Etats pour le trafic de trains-navettes entre des gares frontières, y compris le trafic dans le tunnel sous la Manche. En ce sens, voy. Rapport explicatif préc., p. 79, art. 4, point 1.

⁶³ Art. 1, §1, RU-CIM.

⁶⁴ Art. 1, §2, RU-CIM.

⁶⁵ Voy. art. 1, §5 et §6 et art. 4, §1, RU-CIM.

26. En premier lieu, dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1371/2007, les conditions de formation et d'exécution des contrats de transport répondent à un double régime, nécessitant une application distributive des dispositions des RU-CIV, auxquelles renvoient les articles 4, 11 et 15 du règlement en matière de contrat de transport et de responsabilité des entreprises de transport, au titre du droit commun, et de celles du règlement, en tant que droit spécial. Ce morcellement des sources entraîne une complexité évidente dans la détermination du droit applicable, puisqu'il impose de consulter concomitamment les articles des RU-CIV figurant en annexe du règlement et les dispositions spéciales du règlement, ce qui pourrait donner lieu à des difficultés d'articulation normative. En témoigne l'affaire *ÖBB-Personenverkehr*, dans laquelle la Cour de justice a été interrogée sur l'interprétation à donner à l'article 17 du règlement (CE) n° 1371/2007, afin de savoir si une entreprise ferroviaire peut exclure l'obligation de remboursement du prix du billet en cas de force majeure, en l'absence de mention en ce sens dans cet article⁶⁶. En particulier, le juge de renvoi se demandait si une telle exclusion pourrait ressortir des RU-CIV figurant en annexe du règlement. Tel serait le cas si l'on pouvait appliquer aux cas de remboursement du prix des billets, visés par le règlement, les exonérations de responsabilité prévues à l'article 32, §2, des Règles uniformes, parmi lesquelles figurent les circonstances de la force majeure. Ce renvoi préjudiciel met ainsi parfaitement en exergue les incertitudes qui peuvent naître de la dualité des régimes existants et de leur articulation. Dans son arrêt du 26 septembre 2013, la Cour a jugé qu'une entreprise ferroviaire n'est pas en droit d'inclure, dans ses conditions générales de transport, une clause l'exonérant de son obligation d'indemnisation du prix du billet en cas de retard, lorsque le retard est imputable aux causes énumérées à l'article 32, §2 des RU-CIV, parmi lesquelles figure la force majeure. En effet, l'article 17 du règlement ne doit pas faire l'objet d'une lecture combinée avec cette disposition des RU-CIV dans la mesure où il ressort de l'intention du législateur européen que « l'obligation d'indemnisation relative au prix payé en contrepartie d'un service de transport qui n'a pas été exécuté conformément au contrat de transport s'impose au transporteur ferroviaire, y compris lorsque le retard est imputable à l'une des causes énumérées à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV »⁶⁷.

En outre, la dualité des sources normatives prévue par le règlement pourrait s'avérer directement préjudiciable à l'unification réalisée par les RU-CIV dans l'ordre juridique international. En effet, leur application ne sera pas uniforme selon qu'elles seront mises en œuvre dans le cadre du présent règlement et donc complétées par ses dispositions spéciales, ou de manière autonome, s'agissant des contrats échappant au droit de l'Union⁶⁸.

Enfin, le morcellement du droit uniforme résulte de la place non négligeable réservée au droit national⁶⁹. Ainsi, par exemple, s'agissant du régime de responsabilité des entreprises ferroviaires et, en particulier, du montant de l'indemnisation, le renvoi au droit national plus protecteur de l'article 11, §1, du règlement nécessite que le juge compare systématiquement le contenu de la loi nationale potentiellement applicable (nécessitant sa désignation préalable par

⁶⁶ Aff. C-509/11 préc. *supra*.

⁶⁷ Point 45 de l'arrêt.

⁶⁸ Par exemple, l'indemnisation en cas de retard ou de manquement d'une correspondance empêchant le voyageur de poursuivre son voyage, prévue par l'article 28 des RU-CIV, est complétée par une protection supplémentaire à l'article 16 et suivants du règlement permettant un dédommagement des voyageurs en cas de simple retard.

⁶⁹ Le renvoi au droit national plus protecteur est prévu notamment s'agissant des obligations des transporteurs envers les voyageurs (art. 6, §2 du règlement), du quantum de l'indemnisation des voyageurs en cas de responsabilité du transporteur (art. 11, §1 du règlement) ou du versement d'avances sur l'indemnisation (art. 13, §2 du règlement).

l'intermédiaire des règles de conflit de lois) avec les dispositions spéciales du règlement, avant de savoir quelle règle devra être mise en œuvre⁷⁰.

27. En second lieu, les contrats internationaux de transport ferroviaire sont également soumis à une pluralité de régimes juridiques dans le cadre des Règles uniformes CIV et CIM, du fait de renvois récurrents au droit national qu'elles opèrent.

D'abord, les Etats parties peuvent choisir, par déclaration, d'exclure la mise en œuvre des RU-CIV, s'agissant du régime de la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ces derniers sont leurs ressortissants ou résident habituellement sur leur territoire⁷¹. Il en résulte une différence de régime contractuel et donc de traitement entre voyageurs, en fonction de leur origine. Les victimes provenant d'un Etat ayant fait cette déclaration obtiendront réparation par application du droit national compétent et non des Règles uniformes.

Ensuite, les Règles uniformes procèdent ponctuellement à des renvois au droit national. Les contrats soumis aux RU-CIV et, dans une moindre mesure, aux RU-CIM⁷² voient, par conséquent, leur traitement juridique éclaté entre le droit uniforme et la diversité des droits nationaux. Certes, la COTIF précise ce qu'il faut entendre par « droit national ». Il s'agit du « droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois »⁷³. Mais elle ne contient pas de règle de conflit de lois désignant uniformément la loi applicable en cas de renvoi au droit national. Elle se contente de désigner, dans son ensemble, le système juridique du for saisi. Au sein de l'Union, ce sont donc les règles de conflit de lois du règlement « Rome I », en matière contractuelle, qui permettront de désigner le droit national applicable aux rapports juridiques en cause.

B) Un droit uniforme pluriel

28. Le droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire apparaît comme un droit pluriel, c'est-à-dire marqué par le pluralisme juridique. Ce dernier exprime la diversité normative inhérente à la pluralité des ordres juridiques étatiques mais également induite par l'existence du droit international et de systèmes normatifs non étatiques⁷⁴. La nature plurielle du droit uniforme a, de manière générale, été mise en lumière par les travaux récents de M. PAMBOUKIS relatifs aux rapports entre droit international privé et droit uniforme dans le contexte de la globalisation⁷⁵. Selon l'auteur, sous l'effet de la globalisation qui a elle-même consacré « l'hypothèse plurielle », le droit uniforme est devenu à la fois polycentrique et susceptible de degrés lors du processus d'unification⁷⁶.

Ces deux caractéristiques sont largement transposables aux règles régissant les contrats internationaux de transport ferroviaire. Le droit uniforme en la matière se caractérise, en effet, par une polycentricité quant à ses sources (1) et l'unification substantielle qu'il réalise présente plusieurs degrés (2).

⁷⁰ Selon CH. PAULIN, cette réserve opérée par le règlement au profit du droit national plus protecteur pourrait conduire à consacrer « la prédominance des solutions nationales » et tel sera le cas en droit français, *in* « Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires », *op. cit.*, point 4 *in fine*.

⁷¹ Art. 2 des RU-CIV. Plusieurs Etats ont fait une déclaration en ce sens, parmi lesquels l'Autriche, l'Estonie et la Lettonie.

⁷² Rapport explicatif préc., p. 74, point 7 : « Il faut malheureusement constater que le degré d'uniformisation juridique dans les RU CIV n'est pas aussi élevé que dans les RU CIM ».

⁷³ Art. 8, §3 de la COTIF.

⁷⁴ Voy. F. RIGAUX, « Le pluralisme juridique face au principe de réalité », *Homenaje al professor Miaja de la Muela*, Madrid, 1979, p. 291.

⁷⁵ CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », *op. cit.*

⁷⁶ CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », *op. cit.*, n° 16.

1) La polycentricité du droit uniforme

29. Le droit uniforme n'a plus, aujourd'hui, une seule et même source mais se crée en plusieurs lieux, au sein de diverses instances : il est polycentrique. Il vient à la fois « d'en haut grâce à une collaboration intergouvernementale ou d'en bas grâce à l'action des divers acteurs privés »⁷⁷. Cette analyse est transposable au droit applicable aux contrats internationaux de transport ferroviaire, élaboré au sein de plusieurs instances internationales et régionales, en particulier l'OTIF et l'Union européenne, mais également au sein d'organismes non-étatiques regroupant les acteurs privés du secteur ferroviaire, tels que le Comité international des transports ferroviaires (dit « CIT ») et la Communauté des chemins de fer et des gestionnaires d'infrastructure européens (dit « CER »).

Cette polycentricité du droit uniforme apparaît, d'un côté, comme une source de complexification du règlement des rapports de droit, en ce qu'elle impose un travail difficile d'articulation entre les divers corpus et méthodes auxquels ce droit recourt⁷⁸. Mais, de l'autre, elle implique le développement d'un droit non-étatique élaboré en dehors des ordres juridiques étatiques et internationaux. Or, ce droit « transnational »⁷⁹ est particulièrement présent dans le secteur des contrats internationaux de transport et permet de dépasser, dans une certaine mesure, l'éclatement des règles étatiques et interétatiques applicables, en conciliant la pluralité normative.

30. Un excellent exemple de ce droit transnational uniforme est fourni, en matière de transport de voyageurs, par l'élaboration, au sein du CIT, de conditions générales de transport dites « GCC-CIV/PRR », sorte de « contrat de base sur lequel les entreprises peuvent élaborer leurs propres conditions »⁸⁰. Dans leur contenu, celles-ci reposent sur le droit matériel supranational contraignant découlant de la COTIF et du droit de l'Union, réalisant ainsi une sorte de coordination normative *a priori*. Par ailleurs, ces conditions générales prévoient des clauses d'élection de for et de droit en cas de litige, elles aussi conformes aux solutions découlant de la mise en œuvre du droit supranational précité⁸¹.

En matière de transport ferroviaire international de marchandises, un droit transnational uniforme est également développé. En témoigne, par exemple, l'élaboration au sein du CIT d'un guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM). Ce texte qui repose sur le principe de l'*opting in* pour les membres du Comité prévoit un modèle uniforme de contrat de transport comprenant l'ensemble des dispositions pertinentes pour l'exécution du transport international

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Sur la complexification du droit uniforme, voy. CH. PAMBOUKIS, « Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé », op. cit., n° 147.

⁷⁹ Il s'agit de règles « établie[s] afin d'être appliquée[s] à certains types de rapports juridiques internationaux et dont les conditions d'émission sont affranchies des exigences des ordres juridiques internes comme de l'ordre juridique international », in J.-M. JACQUET, PH. DELEBECQUE, S. CORNELOUP, *Droit du commerce international*, op. cit., n° 84. Voy. égal. J. BEGUIN, M. MENJUCQ (dir), *Traité de droit du commerce international*, op. cit. n° 939 et s.

⁸⁰ Selon la présentation de cet outil proposée par le CIT, disponible à l'adresse suivante :

<<http://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/produits-du-cit/?id=393>>

⁸¹ Pour les contrats de voyageurs, les GCC-CIV/PRR désignent le juge du domicile du défendeur, distinguant implicitement selon que le défendeur est le voyageur (mention de la résidence habituelle comme critère de rattachement) ou le transporteur (référence au siège social principal, à la succursale ou à l'établissement qui a conclu le contrat de transport comme critère de rattachement). Cette clause ne permet que de saisir les juridictions d'Etats parties à l'OTIF ou à l'Union européenne. Une telle clause est conforme aux exigences du règlement (CE) n° 44/2001 « Bruxelles I ». Les parties ne peuvent pas, en revanche, bénéficier de l'option de compétence de l'article 5-1 du règlement. La clause de choix de droit se limite, pour sa part, aux actions en réparation des ayants droit et reprend l'article 8, §3, de la COTIF.

de marchandises, accompagné de fiches de renseignement sur l'objet des dispositions, les opérations à effectuer, le délai pour les accomplir et les partenaires concernés⁸². Il offre ainsi aux parties un modèle contractuel adapté aux exigences du droit uniforme impératif, en leur évitant le travail difficile d'articulation des règles applicables lors de la préparation de leur contrat.

2) *Les degrés du droit uniforme*

40. La nature plurielle du droit uniforme se manifeste également par la variation des niveaux d'unification réalisée. Cette variation est l'expression de la diversité des points de vue et des besoins qui s'expriment lors du processus d'unification, au sein des différentes instances impliquées dans l'élaboration de règles de droit uniforme. Elle est gage de souplesse et de flexibilité du droit uniforme, ce qui, tout en atténuant certainement sa portée unificatrice, assure son effectivité. Le droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire reflète cette donnée, l'unification réalisée étant de degrés variables. Ces degrés dans l'intensité du rapprochement normatif s'expriment à différents niveaux.

D'abord, pris dans sa globalité, le droit uniforme tel qu'il ressort du droit de l'Union et des Règles uniformes de la COTIF repose, par principe, sur une uniformité substantielle, comprise comme le degré maximal d'intensité du rapprochement normatif. Le recours, dans le premier cas, au règlement et, dans le second, à la convention internationale, a permis d'atteindre un tel résultat, les règles mises en place ayant vocation à se substituer aux droits nationaux en la matière.

Ensuite, les textes de droit uniforme étudiés contiennent chacun des espaces normatifs dans lesquels le degré d'unification est moins exigeant. Cela se manifeste par le fait que la liberté contractuelle ou les droits nationaux, selon les hypothèses, peuvent aller au-delà du degré d'unification mis en place. Tel est en particulier le cas en matière de responsabilité contractuelle du transporteur ferroviaire. Dans ce domaine sensible, les auteurs du droit uniforme ont entendu ne pas priver les bénéficiaires d'un service de transport d'une protection supérieure à celle offerte par l'unification. Ainsi, les dispositions établies par le droit uniforme ont valeur de règles minimales de protection, les parties gardant toute latitude pour prévoir des obligations plus strictes à la charge du transporteur. C'est ce qu'il ressort notamment des articles 5 *in fine* des RU-CIV et CIM qui prévoient, de manière identique, qu'un transporteur peut assumer un régime de responsabilité plus lourd que celui prévu par les Règles uniformes. Dans le même sens, l'article 6, §2, du règlement (CE) n° 1371/2007 laisse la possibilité aux entreprises ferroviaires d'offrir aux voyageurs des conditions contractuelles plus favorables que celles découlant de l'unification réalisée.

Enfin, les renvois au droit national opérés par les textes étudiés permettent de mesurer l'intensité de l'unification réalisée par ces derniers. Ainsi, par exemple, au sein des Règles uniformes de la COTIF, la place laissée au droit national dans le domaine de la responsabilité du transporteur est plus importante dans les RU-CIV que dans les RU-CIM, permettant ainsi d'affirmer que le degré d'uniformité atteint par les RU-CIM est, sur cette question, plus élevé que dans les RU-CIV⁸³.

41. En définitive, ces degrés dans l'unification du droit des contrats internationaux de transport ferroviaire sont l'expression du pluralisme juridique dans lequel évolue le droit uniforme. S'ils peuvent apparaître comme l'expression d'un droit uniforme morcelé, ils offrent également une souplesse bienvenue, les exigences contractuelles et le niveau de vie des Etats parties à l'unification étant encore sensiblement variables.

⁸² Ce guide est disponible sur le site du CIT à l'adresse suivante : <http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/guides/>

⁸³ En ce sens, voy. Rapport explicatif préc., p. 74, point 7.

Conclusion

42. Le droit uniforme des contrats internationaux de transport ferroviaire est une réalité, même s'il reste largement perfectible. Il peut être considéré comme une expression de l'intégration juridique de l'espace ferroviaire européen, avec pour objectif d'offrir un traitement uniforme de ces contrats. Son étude a permis de montrer que, d'un point de vue « quantitatif », l'intégration de cet espace est encore imparfaite⁸⁴. Le droit uniforme apparaît morcelé et l'unification réalisée est de portée variable. D'un point de vue « qualitatif », l'intégration juridique peut être qualifiée de pluraliste, en ce qu'elle est le résultat d'une « sorte d'hybridation de différents systèmes »⁸⁵. Or, ce pluralisme normatif répond certainement aux besoins des acteurs comme des bénéficiaires du transport ferroviaire en leur offrant des réponses adaptées.

Le 28 septembre 2013.

⁸⁴ Voy. la grille d'analyse de l'intégration juridique formulée par Madame M. DELMAS-MARTY, in *Critique de l'intégration normative*, op. cit., p. 21.

⁸⁵ *Ibid.*