Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

23 octobre 2014*

«Renvoi préjudiciel — Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles — Article 4, paragraphes 1, 2, 4 et 5 — Loi applicable à défaut de choix des parties — Contrat de commission de transport — Contrat de transport de marchandises»

Dans l'affaire C-305/13,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre du premier protocole du 19 décembre 1988 concernant l'interprétation par la Cour de justice des Communautés européennes de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, introduite par la Cour de cassation (France), par décision du 22 mai 2013, parvenue à la Cour le 4 juin 2013, dans la procédure

Haeger & Schmidt GmbH

contre

Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD),

Jacques Lorio,

Dominique Miquel, en qualité de liquidateur de Safram intercontinental SARL,

Ace Insurance SA NV,

Va Tech JST SA,

Axa Corporate Solutions SA,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. M. Ilešič, président de chambre, M. A. Ó Caoimh, M[me] C. Toader (rapporteur), MM. E. Jarašiūnas et C. G. Fernlund, juges,

avocat général: M. N. Jääskinen,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour Haeger & Schmidt GmbH, par M[e] D. Le Prado, avocat,

* Langue de procédure: le français.

— pour le gouvernement français, par MM. J.-S. Pilczer et D. Colas, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement hellénique, par M[me] F. Dedousi, en qualité d'agent,

— pour la Commission européenne, par M. M. Wilderspin, en qualité d'agent,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 4, paragraphes 1, 2, 4 et 5, de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980 (JO 1980, L 266, p. 1, ci-après la «convention de Rome»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Haeger & Schmidt GmbH (ci-après «Haeger & Schmidt»), société de droit allemand, aux Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD), à M. Lorio, à M. Miquel, pris en sa qualité de liquidateur de Safram intercontinental SARL (ci-après «Safram»), société de droit français, à Ace Insurance SA NV, à Axa Corporate Solutions SA ainsi qu'à à Va Tech JST SA (ci-après «Va Tech») au sujet de la réparation du préjudice subi par cette dernière lors du transport d'un transformateur qu'elle avait acquis pour les besoins de son activité.

Le cadre juridique

La convention de Rome

3 L'article 4 de la convention de Rome, intitulé «Loi applicable à défaut de choix», dispose:

«1. Dans la mesure où la loi applicable au contrat n'a pas été choisie conformément aux dispositions de l'article 3, le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits. Toutefois, si une partie du contrat est séparable du reste du contrat et présente un lien plus étroit avec un autre pays, il pourra être fait application, à titre exceptionnel, à cette partie du contrat de la loi de cet autre pays.

2. Sous réserve du paragraphe 5, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle ou, s'il s'agit d'une société, association ou personne morale, son administration centrale. Toutefois, si le contrat est conclu dans l'exercice de l'activité professionnelle de cette partie, ce pays est celui où est situé son principal établissement ou, si, selon le contrat, la prestation doit être fournie par un établissement autre que l'établissement principal, celui où est situé cet autre établissement.

[…]

4. Le contrat de transport de marchandises n'est pas soumis à la présomption du paragraphe 2. Dans ce contrat, si le pays dans lequel le transporteur a son établissement principal au moment de la conclusion du contrat est aussi celui dans lequel est situé le lieu de chargement ou de déchargement ou l'établissement principal de l'expéditeur, il est présumé que le contrat a les liens les plus étroits

avec ce pays. Pour l'application du présent paragraphe, sont considérés comme contrats de transport de marchandises les contrats d'affrètement pour un seul voyage ou d'autres contrats lorsqu'ils ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises.

5. L'application du paragraphe 2 est écartée lorsque la prestation caractéristique ne peut être déterminée. Les présomptions des paragraphes 2, 3 et 4 sont écartées lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays.»

Le règlement (CE) nº 593/2008

4 Le règlement (CE) nº 593/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) (JO L 177, p. 6), a remplacé la convention de Rome. Conformément à son article 28, ce règlement s'applique aux contrats conclus à compter du 17 décembre 2009.

5 Le considérant 20 dudit règlement énonce:

«Lorsque le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui indiqué à l'article 4, paragraphe 1 ou 2, une clause d'exception devrait prévoir que c'est la loi de cet autre pays qui doit s'appliquer. Afin de déterminer ce pays, il convient de prendre en compte, notamment, l'existence de liens étroits du contrat avec un ou plusieurs autres contrats.»

6 Aux termes du considérant 22 du même règlement:

«En ce qui concerne l'interprétation de la notion de contrat de transport de marchandises, aucune modification sur le fond n'est envisagée par rapport à l'article 4, paragraphe 4, troisième phrase, de la convention de Rome. Par conséquent, les contrats d'affrètement pour un seul voyage et les autres contrats dont l'objectif principal est le transport de marchandises devraient être considérés comme des contrats concernant le transport de marchandises. […]»

7 L'article 5 du règlement nº 593/2008, intitulé «Contrats de transport», prévoit:

«1. À défaut de choix exercé conformément à l'article 3, la loi applicable au contrat de transport de marchandises est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique.

[…]

3. S'il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au paragraphe 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Aux termes d'un contrat conclu le 24 décembre 2002, Va Tech, une société de droit français dont le siège est à Lyon (France), a confié à Safram, établie à Dechy (France), le soin d'organiser, en qualité de commissionnaire principal de transport, le déplacement du port d'Anvers (Belgique) à Lyon d'un transformateur en provenance des États-Unis.

9 Safram, agissant en son nom, mais pour le compte de Va Tech, a conclu avec Haeger & Schmidt, dont le siège est situé à Duisbourg (Allemagne), un second contrat de commission ayant pour objet de faire exécuter le transport de ce transformateur par voie fluviale. Haeger & Schmidt a choisi à cette fin M. Lorio, un transporteur établi à Douai (France), propriétaire de la péniche *El-Diablo*, immatriculée en Belgique.

10 Lors de son chargement à Anvers le 23 janvier 2003, le transformateur a glissé en cale, provoquant le chavirement de ladite péniche qui a coulé avec sa cargaison.

11 Va Tech a demandé réparation de son préjudice aux sociétés Safram et Haeger & Schmidt devant le tribunal de commerce de Douai. Cette dernière a appelé en garantie M. Lorio, en tant que transporteur, et son assureur, Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD), dont le siège social est en France.

12 Le tribunal de commerce de Douai a fait droit à la demande de dommages et intérêts dont il était saisi par jugement du 23 juin 2010. Cette juridiction a en effet jugé que la loi française est seule applicable aux contrats en cause et a déclaré les sociétés Safram et Haeger & Schmidt, en leur qualité de commissionnaires de transport, responsables du préjudice survenu le 23 janvier 2003.

13 Haeger & Schmidt a interjeté appel de ce jugement.

14 Par arrêt du 2 octobre 2011, la cour d'appel de Douai a confirmé ledit jugement et a condamné Haeger & Schmidt à payer aux sociétés Axa Corporate Solutions SA et Ace Insurance SA NV, assureurs subrogés dans les droits de Va Tech, la somme de 285 659,64 euros, assortie des intérêts légaux, à titre de dommages-intérêts. La même créance a été admise au passif de Safram qui avait, entre-temps, été mise en liquidation judiciaire. À cet égard, cette juridiction a jugé que la loi française était applicable dans les relations contractuelles entre les diverses sociétés en cause et a ainsi considéré, s'agissant de Safram et de Haeger & Schmidt, que le droit allemand n'avait pas vocation à s'appliquer à un contrat de transport de marchandises, au sens de l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome, conclu par une société française ayant son siège social en France pour le compte d'une autre société française, lorsque le point de déchargement est également situé en France.

15 Haeger & Schmidt a formé un pourvoi devant la Cour de cassation en invoquant un moyen unique, tiré d'une détermination inexacte de la loi applicable au litige. À cet égard, elle a fait valoir qu'elle a fourni la prestation caractéristique du contrat de commission de transport liant les parties et qu'elle est établie en Allemagne. Dès lors, selon elle, la cour d'appel de Douai ne pouvait appliquer la loi française, au titre de l'article 4, paragraphe 5, de la convention de Rome, qu'après avoir comparé les liens existant entre le contrat et, d'une part, la République fédérale d'Allemagne, dont le droit paraît applicable en vertu de la présomption générale de compétence énoncée à l'article 4, paragraphe 2, de cette convention, et, d'autre part, la République française, afin de rechercher, en fonction de l'ensemble des circonstances du litige dont cette juridiction était saisie, le pays avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits au sens de l'article 4, paragraphe 5, de ladite convention.

16 C'est dans ces conditions que la Cour de cassation a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Le contrat de commission de transport, par lequel un commettant confie à un commissionnaire, lequel agit en son propre nom et sous sa responsabilité, l'organisation d'un transport de marchandises qu'il fera exécuter par un ou des transporteurs pour le compte du commettant, peut-il, et à quelles conditions, avoir principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises au sens de l'article 4, [paragraphe] 4, dernière phrase, de la [convention de Rome]?

2) Si le contrat de commission de transport peut être considéré comme un contrat de transport de marchandises au sens de l'article 4, [paragraphe] 4, [de ladite convention], mais que la présomption spéciale de détermination de la loi que prévoit ce texte ne trouve pas à s'appliquer, en l'absence de la coïncidence qu'il exige, les termes de sa première phrase, selon lesquels le contrat de transport de marchandises n'est pas soumis à la présomption générale du [paragraphe] 2, doivent-ils s'interpréter en ce sens que le juge est alors invité à rechercher la loi applicable non sur la base de cette présomption, définitivement écartée, mais en application du principe général de détermination fixé au [paragraphe] 1 de l'article 4, c'est-à-dire en identifiant le pays avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits, sans considération particulière pour celui de l'établissement de la partie qui fournit la prestation caractéristique du contrat?

3) À supposer que le contrat de commission de transport soit soumis à la présomption générale du paragraphe 2 de l'article 4, peut-on, dans l'hypothèse où le donneur d'ordre initial aurait contracté avec un premier commissionnaire, lequel se serait ensuite substitué un second [commissionnaire], admettre de déterminer la loi applicable dans les rapports contractuels entre le donneur d'ordre et ce second commissionnaire en fonction du lieu d'établissement du premier commissionnaire, la loi du pays ainsi désigné étant considérée comme globalement applicable à l'ensemble de l'opération de commission de transport?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

17 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 4, paragraphe 4, dernière phrase, de la convention de Rome doit être interprété en ce sens qu'il s'applique à un contrat de commission de transport et, si tel est le cas, quelles sont les conditions permettant de considérer un contrat de commission de transport comme un contrat de transport de marchandises.

18 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler, d'emblée, que l'article 4 de ladite convention prévoit les critères de rattachement sur la base desquels le juge doit déterminer la loi applicable à toute catégorie de contrat, à défaut de choix par les parties (voir arrêt ICF, C-133/08, EU:C:2009:617, point 25).

19 Cet article 4 se fonde sur le principe général, consacré à son paragraphe 1, selon lequel, pour déterminer le rattachement d'un contrat à un droit national, il faut déterminer le pays avec lequel ce contrat présente «les liens les plus étroits» (voir arrêt ICF, EU:C:2009:617, point 26).

20 Toutefois, l'application de ce principe général est tempérée par les présomptions prévues à l'article 4, paragraphes 2 à 4, de la convention de Rome.

21 En particulier, ledit article 4, paragraphe 2, énonce une présomption de caractère général, consistant à retenir comme critère de rattachement le lieu de résidence de la partie au contrat qui fournit la prestation caractéristique.

22 Dans ses deux premières phrases, l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome reflète la spécificité du contrat de transport de marchandises, lequel, à tout le moins dans un contexte transfrontalier, permet difficilement un rattachement au pays de résidence de la partie au contrat qui fournit la prestation caractéristique, dès lors que, l'objet principal d'un tel contrat étant le déplacement de la marchandise, le lieu de résidence habituelle du transporteur n'a pas de lien de rattachement objectif avec ledit contrat. Ainsi, la deuxième phrase de ce paragraphe 4 énonce d'une façon exhaustive des critères de rattachement spécifiques concernant la loi applicable en matière de contrats de transport.

23 Le paragraphe 5 du même article 4 contient une clause d'exception permettant d'écarter lesdites présomptions lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays (voir, en ce sens, arrêt ICF, EU:C:2009:617, point 27).

24 Sur la base de ces considérations et aux fins de répondre à la première question posée par la juridiction de renvoi, il y a lieu d'examiner la troisième phrase de l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome, qui énonce que «sont considérés comme contrats de transport de marchandises les contrats d'affrètement pour un seul voyage ou d'autres contrats lorsqu'ils ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises».

25 S'agissant de l'expression «considérés comme contrats de transport de marchandises» ainsi que des conditions dans lesquelles un autre contrat peut être considéré comme un contrat de transport, il convient de rappeler que des critères uniformes et autonomes sont nécessaires pour assurer à la convention sa pleine efficacité dans la perspective des objectifs qu'elle poursuit (voir, par analogie, arrêt Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, point 32 et jurisprudence citée).

26 Il convient également de rappeler que, aux points 32 à 34 de l'arrêt ICF (EU:C:2009:617), la Cour a déjà interprété cette dernière phrase dudit article 4, paragraphe 4, en ce sens que celle-ci permet d'assimiler d'autres contrats aux contrats de transport, l'une des finalités de ladite disposition étant d'étendre l'application de la deuxième phrase de ce paragraphe 4 à des contrats qui, même s'ils sont qualifiés en droit national de contrats d'affrètement, ont pour objet principal le transport de marchandises. Afin d'établir cet objet, il y a lieu de prendre en considération le but de la relation contractuelle et, par conséquent, l'ensemble des obligations de la partie qui fournit la prestation caractéristique.

27 Il en va de même pour le contrat de commission de transport qui est un contrat distinct, sa prestation caractéristique consistant dans l'organisation du transport de la marchandise. N'ayant pas le déplacement de la marchandise en tant que tel pour objet principal, le contrat de commission de transport ne peut pas être considéré comme un contrat de transport.

28 Toutefois, en tenant compte de la finalité de la relation contractuelle, de la prestation réelle effectuée et de l'ensemble des obligations de la partie qui doit fournir la prestation caractéristique, et non pas de la qualification donnée au contrat par les parties, un contrat de commission de transport peut s'avérer avoir trait à la spécificité d'un contrat de transport telle que mentionnée au point 22 de cet arrêt, s'il a principalement pour objet la réalisation du déplacement, en tant que tel, de la marchandise.

29 Dans l'affaire au principal, il ressort de la demande de décision préjudicielle que les deux premiers contrats conclus, d'une part, entre Va Tech et Safram et, d'autre part, entre Safram et Haeger & Schmidt, ont été qualifiés par la juridiction de renvoi de contrats de commission de transport. En vue de faire exécuter le transport du transformateur par voie fluviale, Haeger & Schmidt a conclu un contrat de transport avec M. Lorio, propriétaire de la péniche *El-Diablo,* laquelle a chaviré lors du chargement de la marchandise.

30 Il ressort également de la décision de renvoi que l'objet principal du contrat conclu entre Safram et Haeger & Schmidt était «l'organisation globale du transport et non la simple représentation juridique du donneur d'ordre», Haeger & Schmidt agissant en qualité d'intermédiaire sous sa responsabilité et en son nom propre, mais pour le compte du donneur d'ordre, pour accomplir les actes nécessaires au transport du transformateur en cause.

31 Il appartient à la juridiction de renvoi, lors d'une analyse de l'ensemble des circonstances propres au litige au principal, à savoir les stipulations contractuelles reflétant la réalité économique et commerciale des relations existant entre les parties et la finalité de l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome, de vérifier si, et dans quelle mesure, le contrat de commission de transport en cause a pour objet principal le transport proprement dit de la marchandise concernée.

32 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question que l'article 4, paragraphe 4, dernière phrase, de la convention de Rome doit être interprété en ce sens que cette disposition s'applique à un contrat de commission de transport uniquement lorsque l'objet principal du contrat consiste dans le transport proprement dit de la marchandise concernée, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

Sur la deuxième question

33 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la loi applicable à un contrat de transport de marchandises doit, à défaut de pouvoir être fixée en application de la deuxième phrase de l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome, être déterminée en fonction de la règle générale prévue au paragraphe 1 de cet article ou de la présomption générale énoncée au paragraphe 2 du même article.

34 Selon la jurisprudence de la Cour, le juge national doit toujours procéder à la détermination de la loi applicable sur la base des présomptions édictées à l'article 4, paragraphes 2 à 4, de ladite convention, lesquelles répondent à l'exigence générale de prévisibilité de la loi et donc de sécurité juridique dans les relations contractuelles (voir, en ce sens, arrêt ICF, EU:C:2009:617, point 62).

35 Il y a lieu, par conséquent, de vérifier si l'inapplicabilité éventuellement constatée de la présomption édictée à l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome aboutit à l'impossibilité de recourir à la présomption générale édictée au paragraphe 2 du même article et donc à la nécessité d'appliquer la règle générale énoncée au paragraphe 1 de celui-ci.

36 Selon l'article 4, paragraphe 4, première phrase, de ladite convention, le contrat de transport de marchandises n'est pas soumis à la présomption du paragraphe 2 du même article. En vertu du paragraphe 4, deuxième phrase, de celui-ci, le contrat de transport de marchandises est régi par la loi du pays dans lequel le transporteur a son établissement principal au moment de la conclusion du contrat si, dans ce même pays, est situé le lieu de chargement ou de déchargement de la marchandise ou l'établissement principal de l'expéditeur.

37 Ainsi, ledit article 4 prévoit explicitement, d'une part, que la présomption énoncée à son paragraphe 2 ne s'applique pas au contrat de transport de marchandises. D'autre part, il énonce plusieurs critères de rattachement spécifiques qui permettent de déterminer la loi applicable à ce type de contrat, le lieu de résidence du transporteur n'étant pas considéré à lui seul comme suffisant à cet égard.

38 Dans ces conditions, il serait contraire tant à la lettre de l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome qu'à la logique de cette disposition d'appliquer la présomption énoncée au paragraphe 2 de cet article à un contrat tel que celui en cause au principal si, en l'absence de la coïncidence des critères énoncés dans la deuxième phrase de ce paragraphe 4, il est établi que la présomption édictée à ce paragraphe ne peut pas s'appliquer.

39 Par ailleurs, l'interprétation qui résulte du point précédent se concilie également avec le libellé des règles de conflit relatives aux contrats de transport de marchandises, prévues par le règlement nº 593/2008, qui n'est toutefois pas applicable ratione temporis à l'affaire au principal. En effet, l'article 5 de ce règlement exclut, pour les contrats de cette nature, en l'absence de coïncidence des critères de rattachement y énoncés, d'appliquer la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle et il dispose expressément que, dans ce cas, s'applique la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties.

40 Ainsi, lorsque les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, de la convention de Rome ne sont pas réunies, le juge national doit rechercher la loi applicable au contrat non pas sur la base de la présomption énoncée au paragraphe 2 du même article, qui est définitivement écartée, mais

en application du principe général de détermination fixé au paragraphe 1, première phrase, de cet article 4, c'est-à-dire en identifiant le pays avec lequel le contrat présente les liens de rattachement les plus étroits.

41 En effet, ainsi que l'a relevé à bon droit le gouvernement français dans ses observations écrites, dans la mesure où le juge national doit, en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de ladite convention, appliquer la loi du pays avec lequel le contrat est le plus étroitement lié et écarter la loi applicable déterminée sur la base des présomptions énoncées aux paragraphes 2 à 4 du même article, ce même juge doit, à plus forte raison, appliquer la loi du pays avec lequel le contrat en cause présente les liens les plus étroits, ainsi qu'il est prévu à cet article 4, paragraphe 1, lorsque le paragraphe 4 ne permet pas de désigner la loi applicable à un contrat de transport de marchandises (voir, en ce sens, arrêt ICF, EU:C:2009:617, points 63 et 64).

42 Au vu de ce qui précède, il convient de répondre à la deuxième question que l'article 4, paragraphe 4, de la convention de Rome doit être interprété en ce sens que la loi applicable à un contrat de transport de marchandises doit, à défaut de pouvoir être fixée en application de la deuxième phrase de cette disposition, être déterminée en fonction de la règle générale prévue au paragraphe 1 de cet article, c'est-à-dire que la loi régissant ce contrat est celle du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits.

Sur la troisième question

43 À titre liminaire et compte tenu de la réponse apportée à la première question, il convient de préciser que la troisième question n'est posée que dans l'hypothèse où la juridiction de renvoi constaterait, au regard des circonstances de l'affaire, que le contrat en cause au principal n'est pas assimilable à un contrat de transport ni, dès lors, soumis à la présomption générale énoncée à l'article 4, paragraphe 2, de la convention de Rome.

44 Par cette question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 4, paragraphe 2, de la convention de Rome doit être interprété en ce sens qu'il permet au juge national de déterminer la loi applicable à des rapports contractuels tels que ceux en cause au principal, dans lesquels il a été substitué au premier commissionnaire de transport un second commissionnaire ayant son siège dans un autre État membre, en fonction du seul lieu d'établissement du commissionnaire principal.

45 Ainsi qu'il a été rappelé au point 22 du présent arrêt, en vertu dudit article 4, paragraphe 2, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a, à la date de la conclusion de ce contrat, sa résidence habituelle, son administration centrale, son établissement principal ou un autre établissement qui doit fournir la prestation.

46 Partant, lorsqu'il s'agit d'un contrat qui relève de l'article 4, paragraphe 2, de la convention de Rome et qu'il est possible d'identifier sa prestation caractéristique, le juge national doit, en premier lieu, procéder à la détermination de la loi applicable sur la base des critères de rattachement spécifiques figurant à ce paragraphe 2, ainsi qu'il a été rappelé au point 35 du présent arrêt (voir, en ce sens, arrêt ICF, EU:C:2009:617, point 62).

47 Ainsi qu'il ressort tant du libellé de l'article 4, paragraphe 2, de la convention de Rome, qui réserve expressément le cas de l'application du paragraphe 5 de cet article, que de la jurisprudence de la Cour, cette présomption peut être écartée lorsque les conditions prévues à ce paragraphe 5 sont satisfaites (voir, en ce sens, arrêt ICF, EU:C:2009:617, points 63 et 64).

48 Il découle de ce qui précède que le juge doit vérifier, en second lieu, si, au regard de l'ensemble des circonstances du litige dont il est saisi, il y a lieu ou non d'écarter la solution à laquelle il est parvenu en application dudit paragraphe 2. À cette fin, il doit procéder à une comparaison des liens existant entre le contrat et, d'une part, le pays dans lequel la partie qui fournit la prestation caractéristique a sa résidence habituelle à la date de la conclusion du contrat et, d'autre part, un autre pays avec lequel ce contrat présente des liens étroits.

49 En effet, la juridiction de renvoi doit faire une appréciation globale de l'ensemble des éléments objectifs qui caractérisent la relation contractuelle et apprécier celui ou ceux qui, selon elle, sont les plus significatifs (voir, par analogie, arrêt Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, point 40). Ainsi que la Commission l'a souligné, parmi les éléments significatifs de rattachement, il convient notamment de prendre en compte l'existence de liens étroits du contrat en cause avec un ou plusieurs autres contrats faisant partie, le cas échéant, de la même chaîne de contrats ainsi que le lieu de livraison des marchandises.

50 Cette interprétation est également confortée par le considérant 20 du règlement nº 593/2008, qui prévoit explicitement, en tant que critère de rattachement pertinent, l'existence d'une chaîne de contrats liés au contrat en cause.

51 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la troisième question que l'article 4, paragraphe 2, de la convention de Rome doit être interprété en ce sens que, dans l'hypothèse où il est fait valoir qu'un contrat présente des liens plus étroits avec un pays autre que celui dont la loi est désignée par la présomption figurant audit paragraphe, le juge national doit comparer les liens existant entre ce contrat et, d'une part, le pays dont la loi est désignée par la présomption et, d'autre part, l'autre pays concerné. À ce titre, le juge national doit tenir compte de l'ensemble des circonstances, y compris l'existence d'autres contrats liés au contrat en cause.

Sur les dépens

52 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

1) **L'article 4, paragraphe 4, dernière phrase, de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980, doit être interprété en ce sens que cette disposition s'applique à un contrat de commission de transport uniquement lorsque l'objet principal du contrat consiste dans le transport proprement dit de la marchandise concernée, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.**

2) **L'article 4, paragraphe 4, de ladite convention doit être interprété en ce sens que la loi applicable à un contrat de transport de marchandises doit, à défaut de pouvoir être fixée en application de la deuxième phrase de cette disposition, être déterminée en fonction de la règle générale prévue au paragraphe 1 de cet article, c'est-à-dire que la loi régissant ce contrat est celle du pays avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits.**

3) **L'article 4, paragraphe 2, de la même convention doit être interprété en ce sens que, dans l'hypothèse où il est fait valoir qu'un contrat présente des liens plus étroits avec un pays autre que celui dont la loi est désignée par la présomption figurant audit paragraphe, le juge national doit comparer les liens existant entre ce contrat et, d'une part, le pays dont la**

loi est désignée par la présomption et, d'autre part, l'autre pays concerné. À ce titre, le juge doit tenir compte de l'ensemble des circonstances, y compris l'existence d'autres contrats liés au contrat en cause.

Signatures