ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

9 juin 2011 *

Dans l'affaire C-409/09,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), par décision du 2 octobre 2009, parvenue à la Cour le 27 octobre 2009, dans la procédure

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

contre

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de chambre, MM. D. Šváby (rapporteur), G. Arestis, J. Malenovský et T. von Danwitz, juges,

* Langue de procédure: le portugais.

avocat général: M. N. Jääskinen,
greffier: M[me] M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 27 janvier 2011,

considérant les observations présentées:

— pour M. Ambrósio Lavrador et M[me] Olival Ferreira Bonifácio, par M[e] L. Saraiva, advogado,

— pour Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, par M[e] J. M. Fonseca, advogado,

— pour le gouvernement portugais, par MM. L. Inez Fernandes et D. Marinho Pires, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement allemand, par M. J. Möller et M[me] J. Kemper, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement letton, par M[mes] K. Drēviņa et M. Borkoveca, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M[mes] N. Yerrell et M. Teles Romão ainsi que par M. P. Guerra e Andrade, en qualité d'agents,

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 la directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 103, p. 1, ci-après la «première directive»), de la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil, du 30 décembre 1983, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO 1984, L 8, p. 17, ci-après la «deuxième directive»), ainsi que de la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33, ci-après la «troisième directive»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Ambrósio Lavrador et M[me] Olival Ferreira Bonifácio à Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (ci-après «Fidelidade-Mundial») au sujet de l'indemnisation par cette dernière, au titre de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, des dommages subis par les requérants au principal, à la suite d'un accident de la circulation survenu entre leur enfant mineur, qui circulait à bicyclette, et un véhicule dont la responsabilité civile est couverte par Fidelidade-Mundial.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive:

«Chaque État membre prend toutes les mesures utiles […] pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures.»

4 L'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive dispose:

«Chaque État membre prend les mesures utiles pour que toute disposition légale ou clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive], qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par:

— des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées,

ou

— des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné,

ou

— des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné,

soit, pour l'application de l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive], réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier tiret peut être opposée aux personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Les États membres ont la faculté — pour les sinistres survenus sur leur territoire — de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale.»

5 L'article 1er de la troisième directive prévoit:

«Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, de la [deuxième directive], l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

[…]»

6 L'article 4 de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 149, p. 14), intitulé «Modification de la directive 90/232/CEE», dispose:

«[…]

2) L'article suivant est inséré:

'*Article premier* bis

L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.'

[…]»

7 Selon le seizième considérant de la directive 2005/14:

«Les dommages corporels et matériels subis par des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route non motorisés, qui constituent généralement la 'partie faible' dans un accident, devraient être couverts par l'assurance obligatoire du véhicule impliqué

dans un accident, lorsqu'ils ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Cette disposition ne préjuge pas la responsabilité civile ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé conformément à la législation nationale.»

8 L'article 12 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 263, p. 11), intitulé «Catégories spécifiques de victimes», dispose:

«1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'assurance visée à l'article 3 couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

[…]

3. L'assurance visée à l'article 3 couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national.

Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.»

Le droit national

9 Aux termes de l'article 503, paragraphe 1, du code civil portugais:

«Toute personne ayant la direction et l'usage d'un véhicule terrestre à moteur pour ses propres besoins, même si elle en a transféré la garde à un préposé, est responsable des dommages découlant des risques propres au véhicule, que celui-ci soit en circulation ou non.»

10 L'article 504, paragraphe 1, de ce code dispose:

«La responsabilité pour les dommages causés par des véhicules joue au profit des tiers et des personnes transportées.»

11 Aux termes de l'article 505 dudit code:

«Sans préjudice des dispositions de l'article 570, la responsabilité prévue à l'article 503, paragraphe 1, est exclue uniquement lorsque l'accident est imputable à la victime ou à un tiers, ou lorsqu'il résulte d'un cas de force majeure étranger au fonctionnement du véhicule.»

12 L'article 570 du même code prévoit:

«1. Lorsque la faute de la victime a concouru à la genèse ou à l'aggravation des dommages, il appartient à la juridiction compétente de déterminer, eu égard à la gravité des fautes commises par l'une et l'autre partie, et aux conséquences qui en résultent, si l'indemnisation doit être octroyée en totalité, réduite ou même exclue.

2. Si la responsabilité se fonde sur une simple présomption de faute, la faute de la victime, sauf dispositions contraires, exclut l'obligation d'indemniser.»

Le litige au principal et la question préjudicielle

13 Le 12 juillet 2002, le fils mineur des requérants au principal, qui circulait à bicyclette, est entré en collision avec un véhicule assuré par Fidelidade-Mundial. Cet accident a entraîné le décès du jeune garçon.

14 La juridiction de renvoi expose, à cet égard, qu'il a été établi lors des instances précédentes que ledit accident s'est produit vers 20 h 20, à l'intérieur d'une agglomération, dans une rue bordée d'immeubles, en milieu rural, et que l'enfant circulait à contresens, sans respecter les règles de priorité.

15 Les requérants au principal ont introduit un recours à l'encontre de Fidelidade-Mundial, assureur du véhicule impliqué dans l'accident dont a été victime leur fils, au titre de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

Par ce recours, les intéressés demandent l'octroi d'une indemnité de 207 080,78 euros ainsi que la couverture des frais médicaux et de tout préjudice matériel, au titre des dommages patrimoniaux et extrapatrimoniaux consécutifs audit accident.

16 Ce recours ayant été rejeté tant en première instance qu'en appel, les requérants au principal se sont pourvus devant le Supremo Tribunal de Justiça.

17 S'agissant des circonstances de l'accident dont a été victime le fils des requérants au principal, la juridiction de renvoi, se référant aux décisions rendues en première instance et en appel, relève que le seul fautif est l'enfant en bas âge, qui circulait à contresens, sans respecter les règles de priorité, et que le conducteur du véhicule n'a enfreint aucun des devoirs que lui imposaient les règles de circulation, de sorte qu'aucune responsabilité ne peut être retenue à son encontre, que ce soit au titre de la responsabilité pour risque ou sur le fondement de la responsabilité pour faute.

18 La juridiction de renvoi fait toutefois état, dans sa décision, des allégations des requérants au principal selon lesquelles il pouvait être exigé du conducteur du véhicule automobile une attention particulière et une conduite extrêmement prudente, compte tenu du fait qu'il connaissait le lieu de l'accident, lequel était fréquenté en permanence par des enfants. Un comportement négligent dudit conducteur a eu, selon les mêmes allégations, une incidence, en termes de causalité, sur le processus ayant abouti à l'évènement dommageable.

19 La juridiction de renvoi relève que, tout en reconnaissant que la responsabilité civile est un domaine qui reste de la compétence des États membres, la Cour a précisé, dans son arrêt du 30 juin 2005, Candolin e.a. (C-537/03, Rec. p. I-5745), que ces derniers doivent exercer cette compétence dans le respect du droit de l'Union et ne peuvent donc pas priver les dispositions des première, deuxième et troisième directives de leur effet utile. Lesdites dispositions seraient privées d'un tel effet notamment si, au

seul motif que les dommages seraient imputables à la victime elle-même, une réglementation nationale écartait ou limitait de manière disproportionnée le droit d'être indemnisé.

20 Eu égard à cette jurisprudence de la Cour, la juridiction de renvoi nourrit des doutes quant à la compatibilité du régime de responsabilité civile applicable au litige au principal avec les dispositions du droit de l'Union mentionnées aux points 3 à 5 du présent arrêt.

21 Dans ces conditions, le Supremo Tribunal de Justiça a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les dispositions de l'article 1er de la troisième directive […] doivent-elles être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à ce que le droit civil portugais, notamment à travers les articles 503, paragraphe 1, 504, 505 et 570 du code civil, dans le cas d'un accident de la circulation se produisant dans des circonstances de temps et de lieu ainsi que selon des modalités telles que celles de la présente affaire, écarte ou limite le droit à l'indemnisation d'une personne mineure, elle-même victime de l'accident, au simple motif que celle-ci est réputée avoir partiellement, voire exclusivement, contribué à la réalisation du dommage?»

Sur la question préjudicielle

22 À titre liminaire, il convient de relever, ainsi que l'a souligné à juste titre le gouvernement allemand, que, si la question posée ne porte que sur l'article 1er de la troisième directive, il ressort toutefois de la décision de renvoi prise dans son ensemble que, par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les première, deuxième

et troisième directives doivent être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à une réglementation nationale qui limite ou exclut le droit à indemnisation de la victime d'un accident impliquant un véhicule automoteur en raison de la contribution, partielle ou exclusive, de celle-ci à la réalisation du dommage.

23 À cet égard, il convient de rappeler, en premier lieu, que le préambule des première et deuxième directives fait ressortir que celles-ci tendent, d'une part, à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union européenne que des personnes qui sont à leur bord et, d'autre part, à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit (arrêts du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, point 13; du 14 septembre 2000, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, point 24, ainsi que du 17 mars 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rec. p. I-1821, point 24).

24 La première directive, telle que précisée et complétée par les deuxième et troisième directives, impose donc aux États membres de garantir que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance et précise, notamment, les types de dommages et les tiers victimes que cette assurance doit couvrir (voir arrêts précités Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, point 27, ainsi que Carvalho Ferreira Santos, point 27).

25 Il convient cependant de rappeler que l'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait des véhicules automoteurs est distincte de l'étendue de l'indemnisation de ces derniers au titre de la responsabilité civile de l'assuré. En effet, alors que la première est définie et garantie par la réglementation de l'Union, la seconde est régie, essentiellement, par le droit national (arrêt Carvalho Ferreira Santos, précité, point 31 et jurisprudence citée).

26 La Cour a déjà jugé, en effet, qu'il ressort de l'objet des première, deuxième et troisième directives, ainsi que de leur libellé, qu'elles ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et que, en l'état actuel du droit de l'Union, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules (arrêt Carvalho Ferreira Santos, précité, point 32 et jurisprudence citée). Cette analyse est corroborée, en ce qui concerne les dommages subis par les usagers de la route non motorisés, par les dispositions de l'article 1er bis de la troisième directive, reprises à l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2009/103.

27 Toutefois, les États membres sont obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées (arrêts Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, précité, point 29; du 19 avril 2007, Farrell, C-356/05, Rec. p. I-3067, point 33, ainsi que Carvalho Ferreira Santos, précité, point 34).

28 En second lieu, il ressort de la jurisprudence que les États membres doivent exercer leurs compétences en ce domaine dans le respect du droit de l'Union et que les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile (voir, en ce sens, arrêts précités Ruiz Bernáldez, point 19; Candolin e.a., points 27 et 28, ainsi que Farrell, point 34).

29 Ainsi que la Cour l'a précisé, lesdites directives seraient privées d'un tel effet si, sur le seul fondement de la contribution de la victime à la réalisation du dommage, une réglementation nationale, définie sur la base de critères généraux et abstraits, soit refusait à la victime le droit d'être indemnisée par l'assurance automobile obligatoire, soit limitait un tel droit d'une façon disproportionnée (voir, en ce sens, arrêt Candolin e.a., précité, point 29). Ce n'est dès lors que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une appréciation individuelle, l'étendue de l'indemnisation de la victime peut être limitée (arrêt Candolin e.a., précité, point 30).

30 La Cour a ainsi conclu que les articles 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et 1er de la troisième directive s'opposent à une réglementation nationale qui permet de refuser ou de limiter de façon disproportionnée, sur le fondement de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, l'indemnisation supportée par l'assurance automobile obligatoire (arrêt Candolin e.a., précité, point 35). Cette solution a été confirmée dans l'arrêt Farrell, précité (point 35).

31 Il convient de relever que, dans l'affaire au principal, à la différence des circonstances ayant donné lieu aux arrêts précités Candolin e.a. ainsi que Farrell, le droit à indemnisation des victimes de l'accident est affecté en raison non pas d'une limitation de la couverture de la responsabilité civile par des dispositions en matière d'assurance, mais d'une limitation de la responsabilité civile du conducteur assuré, en vertu du régime de responsabilité civile applicable.

32 À cet égard, il ressort de la décision de renvoi que les articles 503 et 504 du code civil portugais établissent une responsabilité objective en cas d'accident de la circulation, mais que, conformément à l'article 505 de ce code, la responsabilité pour risque prévue à l'article 503, paragraphe 1, dudit code, est écartée si l'accident est imputable à la victime. En outre, lorsque la faute de la victime a concouru à la genèse ou à l'aggravation des dommages, l'article 570 du code civil portugais prévoit que, en considération du degré de gravité de cette faute, ladite personne sera privée de tout ou partie de l'indemnisation.

33 En d'autres termes, la législation nationale applicable dans le cadre du litige au principal n'entend, dans un contexte tel que celui de la présente affaire, écarter la responsabilité pour risque du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident que lorsque l'accident est exclusivement imputable à la victime. En outre, en cas de faute de la victime ayant contribué à la naissance ou à l'aggravation de son dommage, l'indemnisation de celle-ci est, en vertu de cette législation, affectée dans une mesure proportionnelle au degré de gravité de cette faute.

34 Contrairement aux contextes juridiques respectifs ayant donné lieu aux arrêts précités Candolin e.a. ainsi que Farrell, ladite législation n'a donc pas pour effet, en cas de contribution de la victime à son propre dommage, d'exclure d'office ou de limiter de manière disproportionnée son droit, en l'occurrence celui des parents d'un enfant mineur décédé, alors qu'il circulait en bicyclette, lors d'une collision avec un véhicule automoteur, à une indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident. Elle n'affecte dès lors pas la garantie, prévue par le droit de l'Union, que la responsabilité civile, déterminée selon le droit national applicable, soit couverte par une assurance conforme aux trois directives susmentionnées (voir arrêt Carvalho Ferreira Santos, précité, points 43 et 44).

35 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que les première, deuxième et troisième directives doivent être interprétées en ce sens qu'elles ne s'opposent pas à des dispositions nationales relevant du droit de la responsabilité civile qui permettent d'exclure ou de limiter le droit de la victime d'un accident de réclamer une indemnisation au titre de l'assurance de la responsabilité civile du véhicule automoteur impliqué dans l'accident, sur la base d'une appréciation individuelle de la contribution exclusive ou partielle de cette victime à son propre dommage.

Sur les dépens

36 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:

La directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil, du 30 décembre 1983, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, doivent être interprétées en ce sens qu'elles ne s'opposent pas à des dispositions nationales relevant du droit de la responsabilité civile qui permettent d'exclure ou de limiter le droit de la victime d'un accident de réclamer une indemnisation au titre de l'assurance de la responsabilité civile du véhicule automoteur impliqué dans l'accident, sur la base d'une appréciation individuelle de la contribution exclusive ou partielle de cette victime à son propre dommage.

Signatures