Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. YVES BOT
présentées le 10 avril 2018 [1]

Affaire C-122/17

David Smith
contre
Patrick Meade,
Philip Meade,
FBD Insurance plc,
Ireland,
Attorney General

[demande de décision préjudicielle formée par la Court of appeal (Cour d'appel, Irlande)]

« Renvoi préjudiciel – Rapprochement des législations – Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs – Troisième directive 90/232/CEE – Article 1er – Responsabilité en cas de dommages corporels causés à tous les passagers autres que le conducteur – Assurance obligatoire – Effet direct des directives – Obligation de laisser inappliquée une réglementation nationale contraire à une directive – Invocabilité par l'État d'une directive à l'encontre d'un particulier »

1. La présente demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation 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 [2].

2. Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant initialement M. David Smith à MM. Patrick et Philip Meade, FBD Insurance plc (ci-après « FBD »), l'Irlande ainsi que l'Attorney General au sujet de l'indemnisation du dommage subi par M. Smith à la suite d'un accident de la circulation impliquant un véhicule conduit par M. Patrick Meade et détenu par M. Philip Meade.

3. Dans son arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), la Cour a dit pour droit que l'article 1er de la troisième directive devait être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale selon laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers [3]. La Cour a également dit pour droit que l'article 1er de la troisième directive remplissait toutes les conditions requises pour produire un effet direct et conférait, par conséquent, des droits que les particuliers peuvent invoquer directement devant les juridictions nationales [4].

1 Langue originale : le français.

2 JO 1990, L 129, p. 33, ci-après la « troisième directive ».

3 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 36).

4 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 44).

4. La Cour est appelée à préciser les conséquences de son arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), dans le contexte suivant : si le litige initial opposait M. Smith à MM. Meade, auxquels se sont ajoutés, en tant que défendeurs, FBD, l'Irlande et l'Attorney General, la phase procédurale au cours de laquelle a été posée la présente question préjudicielle oppose FBD, qui est subrogée dans les droits de M. Smith, à l'État irlandais. Dans ce cadre, ce dernier estime, comme moyen de défense, que la troisième directive est apte à faire peser sur cet assureur l'obligation d'indemniser M. Smith. Est donc posé le problème général, qui n'est certes pas nouveau, mais qui intervient dans une configuration procédurale particulière, de savoir si une directive peut avoir pour effet d'imposer des obligations à un particulier dans une situation où l'État a transposé de façon incorrecte cette directive.

5. Dans les présentes conclusions, nous exposerons, d'abord, les raisons pour lesquelles nous considérons que, dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, une société d'assurances, qui est subrogée dans les droits d'une victime à laquelle elle a accordé une indemnisation, et, d'autre part, l'État, la juridiction nationale est tenue de laisser inappliquées les dispositions de son droit national selon lesquelles l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers, dont la contrariété avec l'article 1er de la troisième directive découle de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

6. Nous expliquerons, ensuite, pourquoi nous considérons qu'une telle mise à l'écart des dispositions de droit national contraires à l'article 1er de la troisième directive ne saurait avoir pour conséquence de faire peser sur l'assureur qui s'est conformé à de telles dispositions la charge d'indemniser la victime d'un dommage non couvert par la police d'assurance agréée.

I. Le cadre juridique

A. Le droit de l'Union

7. 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 [5], a abrogé 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 de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité [6], ainsi que 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 [7], et la troisième directive. Néanmoins, compte tenu de la date des faits afférents à l'affaire au principal, il convient d'avoir égard aux directives abrogées.

8. 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. »

5 JO 2009, L 263, p. 11.

6 JO 1972, L 103, p. 1, ci-après la « première directive ».

7 JO 1984, L 8, p. 17, ci-après la « deuxième directive ».

9. L'article 1er, paragraphe 1, de la deuxième directive disposait :

« L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels. »

10. L'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de cette directive énonçait :

« 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 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 [...]. »

11. L'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive prévoyait :

« [...] [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. »

B. Le droit irlandais

12. L'article 56, paragraphe 1, du Road Traffic Act 1961 (loi de 1961 sur la circulation routière), dans sa version en vigueur à l'époque des faits au principal (ci-après la « loi de 1961 »), prévoyait qu'un automobiliste ne pouvait pas conduire un véhicule à propulsion mécanique sur une voie publique en l'absence d'une police d'assurance agréée et en cours de validité couvrant la négligence dans l'usage du véhicule qui fait naître une obligation de verser des dommages-intérêts à toute personne, à l'exception de la personne exceptée.

13. L'article 56, paragraphe 3, de cette loi de 1961 disposait que l'utilisation d'un véhicule en violation de l'interdiction figurant à l'article 56, paragraphe 1, constituait un délit pénal.

14. Aux termes de l'article 65, paragraphe 1, sous a), de ladite loi, constituait une « personne exceptée », au sens de l'article 56, paragraphe 1, de cette même loi :

« Toute personne demandant l'indemnisation de dommages corporels qu'elle a subis alors qu'elle était dans ou sur un véhicule à propulsion mécanique (ou un véhicule tracté par un tel véhicule) que le document pertinent concerne, autre qu'un véhicule à propulsion mécanique, un véhicule tracté ou des véhicules formant une combinaison de véhicules d'une classe désignée aux fins du présent paragraphe par des règlements adoptés par le Ministre dans la mesure où lesdits règlements ne prévoient pas une assurance obligatoire de la responsabilité civile couvrant les passagers pour :

i) toute partie d'un véhicule à propulsion mécanique, autre qu'un grand véhicule de service public, à moins que cette partie du véhicule ne soit conçue et construite avec des sièges pour passagers, ou

ii) un passager assis dans une caravane attachée à un véhicule à propulsion mécanique pendant que cette combinaison de véhicules se déplace en un lieu public. »

15. L'article 6, paragraphe 1, sous a), du Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations, 1962 (règlement ministériel de 1962 relatif à l'assurance obligatoire en matière de circulation routière), dans sa version en vigueur à l'époque des faits au principal (ci-après le « règlement ministériel de 1962 »), énonçait :

« Les véhicules suivants sont désignés aux fins de l'application de [l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961] :

a) tous les véhicules, autres que les cycles motorisés, conçus et construits avec des sièges pour passagers. »

II. Les faits du litige au principal et la question préjudicielle

16. Le 19 juin 1999, M. Smith a été très gravement blessé lorsque la camionnette à l'arrière de laquelle il voyageait en tant que passager est entrée en collision avec un autre véhicule circulant également sur la voie publique, à proximité de Tullyallen (Irlande). Au moment de l'accident, cette camionnette était conduite par M. Patrick Meade et était détenue par M. Philip Meade. Ladite camionnette n'était pas équipée de sièges fixes pour les passagers voyageant à l'arrière de ce véhicule.

17. La police d'assurance automobile à laquelle avait souscrit M. Philip Meade auprès de FBD était en cours de validité au moment de l'accident et était agréée conformément à la réglementation irlandaise applicable. Cette police comportait une clause d'exclusion relative aux passagers voyageant à l'arrière de la camionnette, qui prévoyait que la garantie « Passager » couvre uniquement le passager assis sur un siège fixe à l'avant du véhicule.

18. M. Smith a agi contre MM. Meade pour négligence et faute.

19. Après la notification de la demande d'indemnisation effectuée par M. Smith, FBD a, par lettre du 13 août 2001, refusé de verser à M. Philip Meade une indemnité au titre des dommages corporels subis par M. Smith. Cette compagnie d'assurances a invoqué la clause d'exclusion figurant dans la police d'assurance et a soutenu que les dommages corporels causés aux personnes qui sont transportées en tant que passagers dans une partie du véhicule qui n'est ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers n'étaient pas couverts par cette police.

20. Le 19 avril 2007, la Cour a rendu son arrêt Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), dans lequel elle a jugé, au sujet de la réglementation irlandaise en cause au principal, en substance, que l'article 1er de la troisième directive doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale selon laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers et que cette disposition remplit toutes les conditions requises pour produire un effet direct et confère, par conséquent, des droits que les particuliers peuvent invoquer directement devant les juridictions nationales. La Cour a toutefois estimé qu'il incombait au juge national de vérifier si ladite disposition pouvait être invoquée à l'encontre d'un organisme tel que celui en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt.

21. Saisie en première instance du litige entre, d'une part, M. Smith et, d'autre part, MM. Meade, FBD, l'Irlande et l'Attorney General, la High Court (Haute Cour, Irlande) a conclu, dans un jugement du 5 février 2009, qu'il était possible d'interpréter l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 et l'article 6 du règlement ministériel de 1962 de manière conforme à la troisième directive.

22. Le 10 février 2009, la High Court (Haute Cour) a homologué un accord à l'amiable conclu entre FBD et M. Smith à la suite du jugement du 5 février 2009. Conformément à cet accord, FBD a versé à M. Smith, pour M. Philip Meade, la somme de 3 millions d'euros. M. Smith a ensuite été placé sous le régime de la tutelle judiciaire. À la suite de ce versement, FBD est subrogée dans les droits de M. Smith.

23. La procédure à l'encontre, d'une part, de MM. Meade et, d'autre part, de l'Irlande et de l'Attorney General, a été ajournée.

24. FBD a interjeté appel du jugement de la High Court (Haute Cour) devant la juridiction de renvoi, la Court of appeal (Cour d'appel, Irlande), en faisant valoir que cette première juridiction a fait une application erronée de la jurisprudence résultant de l'arrêt du 13 novembre 1990, Marleasing (C-106/89, EU:C:1990:395), en interprétant la législation nationale de manière contra legem, et que son jugement a pour effet de conférer à la troisième directive une forme d'effet direct horizontal rétroactif à son encontre, puisqu'elle est une compagnie d'assurances privée. Cette dernière a précisé, en outre, que, si son appel était accueilli, elle tenterait de récupérer auprès de l'État la somme qu'elle a versée à M. Smith.

25. La Court of appeal (Cour d'appel) fait observer que, à l'époque des faits au principal, les personnes voyageant dans des camionnettes qui n'étaient pas équipées de sièges fixes étaient des « personnes exceptées » aux fins de l'application tant de l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961, telle que modifiée, que du règlement ministériel de 1962, et qu'il n'y avait pas d'obligation légale de les assurer en droit irlandais. Cette juridiction précise, en outre, que les automobilistes qui disposaient d'une police d'assurance agréée ne commettaient pas de délit pénal en conduisant un véhicule sans que les personnes voyageant sans sièges fixes soient couvertes. Enfin, la juridiction de renvoi relève que l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 était libellé de telle façon que, même si le ministre compétent avait voulu adopter un règlement pour étendre l'assurance obligatoire à de telles personnes, il aurait commis un excès de pouvoir s'il l'avait fait.

26. La juridiction de renvoi relève, par ailleurs, que la question qui se pose dans le cadre de l'appel dont elle est saisie est celle des conséquences de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229). Elle souligne, à cet égard, que, dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, le conducteur n'était pas assuré, si bien que l'obligation de garantie incombait au Motor Insurers Bureau of Ireland (ci-après le « MIBI »). Par opposition, dans le cadre de la présente affaire, FBD est un organisme privé qui ne peut pas être assimilé à une émanation de l'État. En outre, à la différence de l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), le propriétaire du véhicule, M. Philip Meade, était assuré, bien que les termes de la police d'assurance aient expressément exclu la garantie dans le cas de passagers, tels que M. Smith, voyageant autrement que sur un siège fixe à l'arrière du véhicule.

27. La juridiction de renvoi part de la prémisse selon laquelle la législation nationale en cause ne peut pas être interprétée conformément à l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive.

28. Ainsi, la Court of appeal (Cour d'appel) a conclu, à l'inverse de la High Court (Haute Cour), que les deux dispositions nationales en cause étaient en elles-mêmes « tout à fait limpides et dépourvues de la moindre ambiguïté » et que les deux dispositions « excluaient expressément les cas, tels que le cas d'espèce, dans lesquels le passager voyageait dans une partie du véhicule à propulsion mécanique qui n'était pas équipée de sièges fixes» [8]. S'agissant, selon la Court of appeal (Cour d'appel), d'un choix de politique législative, cette juridiction a marqué son désaccord avec la High Court (Haute Cour) sur

8 Voir décision de renvoi (point 32).

cette question d'interprétation, en affirmant qu'il n'était « pas possible d'interpréter ces dispositions d'une manière qui soit compatible avec les prescriptions de la troisième directive, étant donné que les interpréter différemment reviendrait à adopter une interprétation qui serait contra legem et qui ferait violence au libellé réel de ces deux dispositions» [9].

29. La juridiction de renvoi se demande, dès lors, ce qu'une juridiction nationale devrait faire dans une affaire impliquant des parties privées, lorsque la législation nationale applicable est manifestement contraire aux prescriptions d'une directive et lorsqu'il est impossible d'interpréter cette législation d'une manière qui soit conforme à ces prescriptions.

30. La Court of appeal (Cour d'appel) estime, à cet égard, qu'il résulte de l'arrêt du 19 avril 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), que, lorsqu'une interprétation conforme n'est pas possible, la juridiction nationale doit, lorsque cela est possible, laisser inappliqué le droit national, même dans des litiges entre particuliers.

31. La Court of appeal (Cour d'appel) en conclut que l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 et l'article 6 du règlement ministériel de 1962 doivent être laissés inappliqués, dans la mesure où ces dispositions comportent une exclusion de la couverture de l'assurance concernant les passagers qui ne voyagent pas sur un siège fixe.

32. À cet égard, la Court of appeal (Cour d'appel) estime que, si l'expression « conçus et construits avec des sièges pour passagers », figurant à l'article 6 du règlement ministériel de 1962, était laissée inappliquée, tous les véhicules autres que les cycles motorisés seraient désignés aux fins de l'application de l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961, ce qui donnerait lieu à une obligation légale d'assurer tous les véhicules. S'agissant de cette dernière disposition, le texte qui devrait être laissé inappliqué serait l'article 65, paragraphe 1, sous a), point i), de cette loi.

33. L'inapplication de ces textes aurait un effet rétroactif. Il s'ensuivrait que la police d'assurance en cause au principal ne devrait plus être considérée comme étant une « police agréée », au sens de l'article 62, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961. Selon la juridiction de renvoi, le conducteur et le propriétaire du véhicule en cause au principal auraient, dans ces conditions, commis, en théorie, un délit pénal, le premier ayant conduit ce véhicule sur la voie publique sans police d'assurance agréée et le second ayant permis que ledit véhicule soit conduit de cette façon.

34. La Court of appeal (Cour d'appel) considère, toutefois, que, si la clause d'exclusion concernant les passagers qui ne voyagent pas sur un siège fixe était elle-même écartée de la police d'assurance en cause au principal au motif qu'elle est incompatible avec le droit de l'Union, cette police retrouverait automatiquement le statut de police agréée, au sens de l'article 62, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961, et le problème de la responsabilité pénale de MM. Meade disparaîtrait.

35. Selon cette juridiction, cela soulève ensuite la question de savoir si une déclaration d'inapplicabilité pourrait ou devrait aller aussi loin et si une telle déclaration ne constituerait pas, en substance, une forme d'effet direct horizontal de la troisième directive à l'encontre de l'assureur privé FBD.

36. La juridiction de renvoi est, par conséquent, d'avis que la présente affaire soulève des questions difficiles et non encore résolues relatives à la mesure dans laquelle les directives sur l'assurance automobile peuvent être considérées comme produisant des effets directs à l'encontre d'une partie purement privée, telle que FBD, après la nécessaire mise à l'écart des dispositions pertinentes de l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 et de l'article 6 du règlement ministériel de 1962, compte tenu de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

9 Voir décision de renvoi (point 34).

37. La juridiction de renvoi souligne que, si elle est tenue de laisser inappliquée la clause d'exclusion contenue dans la police d'assurance, il en résulte que M. Smith aurait à juste titre agi contre MM. Meade et que FBD aurait à son tour été tenue d'indemniser ces défendeurs. En revanche, la juridiction de renvoi indique que, si elle n'est pas tenue de laisser inappliquée la clause d'exclusion contenue dans la police d'assurance, il sera loisible à FBD de demander à l'État le remboursement des 3 millions d'euros qu'elle a versés à M. Smith au titre de la transaction en recourant aux procédures légales appropriées, y compris, éventuellement, une action en réparation fondée sur la jurisprudence Francovich e.a. [10].

38. Dans ces conditions, la Court of appeal (Cour d'appel) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Lorsque :

i) les dispositions applicables du droit national prévoient une exclusion de l'assurance automobile obligatoire en ce qui concerne les personnes pour lesquelles des sièges fixes n'ont pas été prévus dans un véhicule à propulsion mécanique,

ii) la police d'assurance applicable prévoit que la garantie est limitée aux passagers voyageant dans des sièges fixes et cette police était, en fait, une police d'assurance agréée au sens de la législation nationale au moment de l'accident,

iii) les dispositions nationales applicables prévoyant une telle exclusion de garantie ont déjà été jugées contraires au droit de l'Union dans une décision antérieure de la Cour (arrêt du 19 avril 2007, Farrell C-356/05, EU:C:2007:229), si bien qu'elles doivent être laissées inappliquées et

iv) le libellé des dispositions nationales n'autorise pas une interprétation conforme aux prescriptions du droit de l'Union,

alors, dans le cadre d'un litige entre des particuliers et une compagnie d'assurances privée qui concerne un accident automobile ayant causé, en 1999, un dommage corporel grave à un passager qui ne voyageait pas dans un siège fixe, lorsque, avec le consentement des parties, la juridiction nationale a appelé en cause la compagnie d'assurances privée et l'État en tant que défendeurs [...], la juridiction nationale qui laisse inappliquées les dispositions pertinentes du droit national est-elle également tenue de laisser inappliquée la [...] clause d'exclusion figurant dans la police d'assurance automobile ou de s'opposer d'une autre façon à ce que l'assureur invoque la clause d'exclusion qui était en cours de validité à l'époque, si bien que la victime aurait alors pu se faire indemniser directement par la compagnie d'assurances sur le fondement de cette police ? À titre subsidiaire, un tel résultat équivaudrait-il, en substance, à une forme d'effet direct horizontal d'une directive à l'encontre d'un particulier qui serait interdite par le droit de l'Union ? »

III. Notre analyse

39. Par sa question préjudicielle, qu'il convient à notre avis de reformuler afin de l'adapter à la configuration et à l'objet du litige au principal, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, dans un premier temps, si, dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, une société d'assurances, qui est subrogée dans les droits d'une victime à laquelle elle a accordé une indemnisation, et, d'autre part, l'État, elle est tenue de laisser inappliquées les dispositions de son droit national selon lesquelles

10 Arrêt du 19 novembre 1991, Francovich e.a. (C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428).

l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers, dont la contrariété avec l'article 1er de la troisième directive découle de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

40. Dans un second temps, la juridiction de renvoi demande à la Cour d'indiquer si une telle mise à l'écart des dispositions de son droit national a pour conséquence que l'application de la clause d'exclusion figurant dans le contrat d'assurance en cause doit également être écartée, ce qui impliquerait de faire peser sur l'assureur l'obligation d'indemniser la victime.

41. Afin de bien situer dans quelle configuration procédurale intervient le présent renvoi préjudiciel, il convient de préciser que, ainsi que cela a été confirmé lors de l'audience, le litige au principal oppose, dans sa phase procédurale ayant donné lieu à ce renvoi, FBD à l'État irlandais. Il s'agit donc d'un litige qui a un caractère vertical.

42. Sous cet aspect, la présente affaire se distingue dès lors de celle ayant donné lieu à l'arrêt du 19 avril 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), auquel la juridiction de renvoi se réfère à plusieurs reprises. Nous ajoutons que cet arrêt concernait l'invocabilité d'exclusion d'un principe général du droit de l'Union dans le cadre d'un litige entre particuliers, en l'occurrence le principe de non-discrimination en fonction de l'âge, alors que c'est la détermination des effets d'une directive qui est ici en cause. Eu égard aux spécificités de l'acte de droit dérivé de l'Union que constitue la directive, qui ont été maintes fois soulignées par la Cour, nous ne pensons pas, en tout état de cause, que les enseignements à tirer de l'arrêt du 19 avril 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), puissent être automatiquement transposés à une affaire posant le problème des effets d'une directive prise isolément.

43. Dans le cadre du litige vertical en cause au principal, est posée, en substance, la question de savoir si une directive est apte à faire peser directement une obligation sur un particulier, en l'occurrence, FBD. Cette question est posée car il s'agit là du moyen de défense invoqué par l'État irlandais pour éviter de se voir imputer la charge d'indemniser M. Smith.

44. Pour autant, il a été confirmé lors de l'audience que, dans le cadre du recours pendant devant la Court of appeal (Cour d'appel), qui oppose FBD à l'État irlandais, aucune action visant à engager la responsabilité de cet État en raison d'une violation du droit de l'Union, sur le fondement de la jurisprudence issue de l'arrêt du 19 novembre 1991, Francovich e.a. (C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428), n'a été engagée. Cela est corroboré par les indications fournies par la juridiction de renvoi selon lesquelles, au cours de l'audience qui s'est tenue devant elle, l'avocat de FBD a précisé que, si l'appel de sa cliente était accueilli, cette dernière tenterait de récupérer auprès de l'État, en recourant aux mécanismes légaux appropriés, y compris, éventuellement, une action en réparation fondée sur la jurisprudence Francovich e.a.[11], la somme qu'elle a versée à M. Smith[12].

45. Nous déduisons de ces éléments que, de la réponse à la question préjudicielle posée par la juridiction de renvoi, dépendra la mise en œuvre ultérieure éventuelle par FBD d'une action visant à obtenir auprès de l'État l'équivalent de la somme que cet assureur a versée à M. Smith.

46. Ainsi, dans cette stratégie contentieuse, les parties au principal cherchent au préalable à identifier, et c'est ce que reflète la question préjudicielle posée à la Cour par la juridiction de renvoi, quelles obligations le droit de l'Union fait peser respectivement sur FBD et sur l'État irlandais dans une situation telle que celle en cause au principal.

11 Arrêt du 19 novembre 1991, Francovich e.a. (C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428).

12 Voir décision de renvoi (point 9).

47. Il est clair que, si la réponse de la Cour devait aller dans le sens de juger que, malgré la mauvaise transposition de l'article 1er de la troisième directive par l'État irlandais, la charge d'indemniser M. Smith incombait bien à FBD, cet assureur pourrait être enclin à ne pas poursuivre une action judiciaire visant à obtenir auprès de cet État la récupération de la somme versée à M. Smith, que ce soit en mettant en cause la responsabilité dudit État dans le cadre d'une action en réparation fondée sur la jurisprudence Francovich e.a.[13] ou bien en recourant, le cas échéant, à d'autres mécanismes procéduraux permis par le droit irlandais.

48. Dans le cadre du recours pendant devant la Court of appeal (Cour d'appel), FBD est subrogée dans les droits de la victime, M. Smith[14]. L'enjeu de cette phase de la procédure est de déterminer à qui incombe, entre l'assureur et l'État, en vertu de droit de l'Union, l'obligation d'indemniser la victime. L'identification du débiteur de cette créance d'indemnisation passe par la vérification du bien-fondé du raisonnement tenu par la High Court (Haute Cour), à savoir que l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 et l'article 6 du règlement ministériel de 1962 pouvaient être interprétés conformément à la troisième directive et qu'il s'ensuivait que la clause d'exclusion figurant dans le contrat d'assurance en cause devait être déclarée nulle.

49. Comme nous l'avons indiqué précédemment, cette prémisse est remise en cause par la juridiction de renvoi. C'est pourquoi celle-ci place désormais le débat contentieux sous l'angle de l'effet direct de la troisième directive.

50. Selon une jurisprudence constante de la Cour, tout juge national saisi, dans le cadre de sa compétence, a l'obligation d'appliquer intégralement le droit de l'Union et de protéger les droits que celui-ci confère aux particuliers, en laissant inappliquée toute disposition éventuellement contraire de la loi nationale[15].

51. Nous rappelons que, aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, « [c]haque 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 ». Par ailleurs, l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive précise que « [...] 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 ».

52. Dans son arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), la Cour a dit pour droit que l'article 1er de la troisième directive devait être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale selon laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers[16].

53. La Cour a également dit pour droit que l'article 1er de la troisième directive remplissait toutes les conditions requises pour produire un effet direct et conférait, par conséquent, des droits que les particuliers peuvent invoquer directement devant les juridictions nationales[17].

54. Elle a rappelé, à cet égard, sa jurisprudence constante selon laquelle une disposition d'une directive a un effet direct si elle apparaît, du point de vue de son contenu, inconditionnelle et suffisamment précise[18].

13 Arrêt du 19 novembre 1991, Francovich e.a. (C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428).

14 Voir décision de renvoi (points 8 et 25).

15 Arrêt du 9 mars 1978, Simmenthal (106/77, EU:C:1978:49, point 21).

16 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 36).

17 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 44).

18 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 37 et jurisprudence citée).

55. La Cour a constaté que ces critères étaient remplis par l'article 1er de la troisième directive, en relevant que cet article permettait d'identifier tant l'obligation de l'État membre que les bénéficiaires, et que le contenu de ces dispositions était inconditionnel et précis [19]. Par conséquent, selon la Cour, l'article 1er de la troisième directive pouvait être invoqué afin d'écarter les dispositions de droit national excluant du bénéfice de la garantie d'assurance obligatoire les personnes voyageant dans toute partie d'un véhicule qui n'est ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers [20].

56. S'agissant de la question de savoir si cette disposition pouvait être invoquée à l'encontre de l'organisme de garantie prévu par l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive, la réponse a été esquissée dans l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), puis complétée dans l'arrêt du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

57. Dans ce dernier arrêt, la Cour a dit pour droit qu'un organisme de droit privé qui s'est vu confier par un État membre une mission d'intérêt public, telle que celle inhérente à l'obligation imposée aux États membres à l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive, et qui, à cette fin, détient, en vertu de la loi, des pouvoirs exorbitants, tels que le pouvoir d'imposer aux assureurs exerçant une activité d'assurance automobile sur le territoire de l'État membre concerné qu'ils s'affilient à lui et le financent, peut se voir opposer des dispositions d'une directive susceptibles de revêtir un effet direct [21].

58. À la différence des affaires ayant donné lieu aux deux arrêts Farrell [22] précités, le litige au principal n'implique par l'organisme de garantie irlandais, à savoir le MIBI. La raison de cette absence paraît être que, à la différence du propriétaire du véhicule dans lequel Mme Elaine Farrell était assise, le propriétaire du véhicule (M. Philip Meade) dans lequel voyageait M. Smith avait bien souscrit une police d'assurance automobile.

59. Comme nous l'avons précédemment indiqué, le litige au principal, dans la phase procédurale durant laquelle le présent renvoi préjudiciel s'inscrit, oppose FBD à l'État irlandais.

60. Une fois reconnu l'effet direct de l'article 1er de la troisième directive, il n'y a, dès lors, aucun doute à avoir sur la possibilité dont dispose FBD d'invoquer cette disposition à l'encontre de l'État irlandais aux fins d'écarter l'application des dispositions nationales contraires à la troisième directive. Ce qui est possible à l'encontre d'une émanation de l'État telle que le MIBI doit a fortiori l'être à l'encontre de l'État, en sa qualité d'autorité publique. Il s'agit d'éviter que l'État ne puisse tirer avantage de sa méconnaissance du droit de l'Union [23].

61. Il découle de ce qui précède que, dans le cadre du litige pendant devant la juridiction de renvoi, FBD est fondée à invoquer l'article 1er de la troisième directive afin d'écarter l'application de l'article 65, paragraphe 1, sous a), de la loi de 1961 et de l'article 6 du règlement ministériel de 1962.

62. Si, dans le système irlandais, l'intervention subsidiaire de l'organisme de garantie n'est pas prévue lorsque le propriétaire d'un véhicule dispose d'une police d'assurance et que celle-ci ne couvre pas un risque particulier [24], qu'elle aurait dû pourtant couvrir si l'État avait transposé correctement l'article 1er de la troisième directive, c'est à ce dernier d'en assumer financièrement les conséquences.

19 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 38).

20 Arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, point 38).

21 Arrêt du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, point 42).

22 Arrêts du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), et du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

23 Arrêt du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, point 32 et jurisprudence citée).

24 Ainsi que la Cour l'a jugé dans son arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11, EU:C:2013:512), « [l]'intervention d'un tel organisme a été ainsi conçue comme une mesure de dernier recours, prévue uniquement dans le cas où les dommages ont été causés par un véhicule non identifié ou par un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive » (point 30 et jurisprudence citée). Cette dernière hypothèse concerne, selon la Cour, « un véhicule pour lequel il n'existe pas de contrat d'assurance » (point 31).

63. Contrairement à ce que cherche à faire reconnaître le gouvernement irlandais, une mise à l'écart des dispositions nationales contraires à l'article 1er de la troisième directive ne saurait avoir pour conséquence automatique de faire peser sur l'assureur la charge d'indemniser M. Smith. Nous observons que la clause d'exclusion figurant dans le contrat d'assurance en cause constitue la mise en œuvre des règles fixées par le législateur national aux fins d'établir une police d'assurance agréée. Dans le cadre du litige au principal, l'État irlandais ne saurait se prévaloir de l'article 1er de la troisième directive aux fins d'écarter l'application de cette clause contractuelle et d'en déduire une obligation pour l'assureur d'assumer la charge d'indemniser M. Smith.

64. Admettre un tel report de la responsabilité d'assumer les conséquences d'une transposition incorrecte d'une directive irait à l'encontre de la jurisprudence constante de la Cour selon laquelle l'acte de droit dérivé de l'Union que constitue la directive n'est pas apte, au vu de sa nature et de ses caractéristiques, à faire peser directement des obligations sur les particuliers.

65. Il convient, à cet égard, de rappeler que, en vertu de l'article 288, troisième alinéa, TFUE, le caractère contraignant d'une directive sur lequel est fondée la possibilité d'invoquer celle-ci n'existe qu'à l'égard de « tout État membre destinataire» [25]. Il s'ensuit, selon une jurisprudence constante, qu'une directive ne peut par elle-même créer d'obligations dans le chef d'un particulier et ne peut donc être invoquée en tant que telle à l'encontre d'une telle personne devant une juridiction nationale [26]. Selon la Cour, étendre l'invocabilité des directives non transposées au domaine des rapports entre les particuliers reviendrait à reconnaître à l'Union européenne le pouvoir d'édicter avec effet immédiat des obligations à la charge des particuliers alors qu'elle ne détient cette compétence que là où lui est attribué le pouvoir d'adopter des règlements [27]. Il découle de cette jurisprudence que, même si un particulier relève du champ d'application personnel d'une directive, les dispositions de celle-ci ne peuvent être invoquées en tant que telles à son encontre devant les juridictions nationales [28]. Ne saurait, dès lors, être reconnu un effet direct vertical descendant aux dispositions d'une directive, dans la mesure où un État ne peut pas se prévaloir de sa propre défaillance à l'égard des particuliers [29].

66. Par ailleurs, contrairement à ce que le gouvernement irlandais a soutenu dans le cadre de la présente procédure préjudicielle, l'obligation pour FBD de supporter la charge d'indemniser M. Smith ne saurait découler d'une application par analogie du courant jurisprudentiel issu des arrêts du 30 avril 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172), et du 26 septembre 2000, Unilever (C-443/98, EU:C:2000:496), qui concernaient tous les deux l'interprétation de la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques [30]. Comme la Cour l'a indiqué au point 51 de ce dernier arrêt, la spécificité de ce courant jurisprudentiel repose sur le constat selon lequel « la directive 83/189 ne définit nullement le contenu matériel de la règle de droit sur le fondement de laquelle le juge national doit trancher le litige pendant devant lui. Elle ne crée ni des droits ni des obligations pour les particuliers ».

25 Voir arrêt du 12 décembre 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, point 22).

26 Voir, notamment, arrêt du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, point 31 et jurisprudence citée). Comme la Cour l'a dit pour droit dans son arrêt du 8 octobre 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431), « une autorité nationale ne peut pas se prévaloir, à charge d'un particulier, d'une disposition d'une directive dont la transposition nécessaire en droit national n'a pas encore eu lieu » (point 10). Voir, également, arrêt du 27 février 2014, OSA (C-351/12, EU:C:2014:110, point 47 et jurisprudence citée).

27 Voir, notamment, arrêt du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, point 31 et jurisprudence citée).

28 Voir arrêt du 12 décembre 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, point 25).

29 Voir, à cet égard, Simon, D., *Le Système juridique communautaire*, 3e édition, Presses universitaires de France, Paris, 2001, § 317, particulièrement p. 396 et 397.

30 JO 1983, L 109, p. 8.

67. En outre, l'arrêt du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, EU:C:1996:143), ne saurait, à notre avis, être compris comme ayant pour effet de permettre à l'État d'invoquer l'article 1er de la troisième directive à l'encontre de FBD afin que celle-ci supporte la charge de l'indemnisation, la problématique relative à l'invocabilité d'une directive à l'encontre d'un particulier n'étant pas examinée en tant que telle par la Cour dans cet arrêt.

68. Enfin, nous soulignons que faire peser sur FBD la charge d'indemniser M. Smith dans des circonstances telles que celles en cause au principal aboutirait à un résultat inéquitable et contraire au principe de sécurité juridique. En effet, comme le relève à juste titre la juridiction de renvoi, il est clair qu'une partie privée telle que FBD a manifestement agi sur le fondement des dispositions nationales contestées prévoyant l'exclusion de garantie, et ce afin de délivrer une police d'assurance agréée. FBD ne disposait pas d'une liberté contractuelle et la délivrance de cette police n'était pas le résultat d'un comportement autonome de la part de l'assureur, mais d'un comportement dicté par la législation nationale.

69. De surcroît, comme le note à juste titre la juridiction de renvoi, « il ne fait guère de doute que le coût de la police d'assurance rédigée par FBD en l'espèce reflétait ce qui était légitimement entendu comme étant les limites des risques qu'elle assurait et ces risques n'englobaient pas les passagers voyageant dans des camionnettes non pourvues de sièges fixes» [31]. Admettre un effet direct vertical descendant de l'article 1er de la troisième directive aboutirait à faire prendre en charge par l'assureur une prestation qui n'était pas prévue au contrat.

70. Dans ces conditions, nous ne pouvons pas admettre que l'effet d'exclusion des dispositions du droit national contraires que produit l'article 1er de la troisième directive dans le litige opposant FBD à l'État irlandais ait pour conséquence de faire peser directement sur cet assureur, avec effet rétroactif, l'obligation prévue par cet article, à savoir l'indemnisation « des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule ».

71. Même en considérant que l'obligation pesant sur l'assureur découlerait non pas de l'article 1er de la troisième directive, mais des dispositions du droit national expurgées de leurs éléments contraires à cet article, cela ne modifie pas notre position qui est fondée sur la règle selon laquelle l'État ne saurait, d'une manière ou d'une autre, tirer un quelconque avantage de la transposition incorrecte d'une directive, en cherchant à faire peser sur les assureurs la charge de garantir des risques que l'État lui-même avait expressément exclus de l'obligation de garantie.

72. Nous rappelons, à cet égard, qu'il résulte bien de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive et de l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive que c'est à chaque État membre qu'il incombait de prendre toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules, pour les dommages corporels subis par les passagers d'un véhicule, tels que M. Smith, soient couverts par une assurance. Si un État membre n'a pas pris de telles mesures et qu'il a même, comme en l'espèce, pris des mesures ayant pour effet d'exclure dans les contrats d'assurance l'indemnisation de cette catégorie de dommages, il doit, à notre avis, en assumer financièrement les conséquences.

73. En somme, l'assureur n'a violé ni la règle prévue à l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive ni les dispositions de son droit national ayant transposé cet article. C'est l'État qui a violé ledit article en le transposant de façon incorrecte. Il ne saurait tirer avantage de cette situation de mauvaise transposition.

31 Voir décision de renvoi (point 33).

74. Il est dans la logique même de la jurisprudence ayant dégagé l'effet direct des directives qu'une personne privée telle que FBD, dont nous rappelons qu'elle est subrogée dans les droits de la victime, soit en mesure, dans le cadre d'un litige l'opposant à l'État, d'exiger de ce dernier le respect de ses obligations. Nous rappelons, à cet égard, qu'au fondement de la théorie de l'effet direct se trouve l'argument tiré de « la vigilance des particuliers intéressés à la sauvegarde de leurs droits» [32].

75. Au terme de nos développements, la situation en cause au principal peut être ainsi résumée : en acceptant un accord à l'amiable avec M. Smith à la suite du jugement de la High Court (Haute Cour), du 5 février 2009, afin d'indemniser ce dernier, FBD s'est en réalité acquittée d'une obligation qui incombait à l'État irlandais. Une telle obligation ne saurait être juridiquement transférée à FBD, car cela reviendrait à faire produire à l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive un effet direct à l'encontre de cet assureur, en faisant supporter à ce dernier un risque qui n'avait pas été pris en compte dans le calcul de la prime d'assurance.

76. Ainsi, la situation en cause au principal est assimilable à un enrichissement sans cause de l'État irlandais et devrait donc être régularisée afin de garantir sa conformité avec l'article 3, paragraphe 1, de la première directive et avec l'article 1er, premier alinéa, de la troisième directive.

77. Il résulte des considérations qui précèdent que, dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, une société d'assurances, qui est subrogée dans les droits d'une victime à laquelle elle a accordé une indemnisation, et, d'autre part, l'État, la juridiction nationale est tenue de laisser inappliquées les dispositions de son droit national selon lesquelles l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers, dont la contrariété avec l'article 1er de la troisième directive découle de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

78. Une telle mise à l'écart des dispositions de droit national contraires à l'article 1er de la troisième directive ne saurait avoir pour conséquence de faire peser sur l'assureur qui s'est conformé à de telles dispositions la charge d'indemniser la victime d'un dommage non couvert par la police d'assurance agréée.

IV. Conclusion

79. Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, nous proposons à la Cour de répondre à la question préjudicielle posée par la Court of appeal (Cour d'appel, Irlande) de la manière suivante :

1) Dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, une société d'assurances, qui est subrogée dans les droits d'une victime à laquelle elle a accordé une indemnisation, et, d'autre part, l'État, la juridiction nationale est tenue de laisser inappliquées les dispositions de son droit national selon lesquelles l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile ne couvre pas la responsabilité des dommages corporels causés aux personnes voyageant dans une partie d'un véhicule automoteur qui n'a été ni conçue ni construite avec des sièges pour passagers, dont la contrariété avec l'article 1er 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, découle de l'arrêt du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

32 Arrêt du 5 février 1963, van Gend & Loos (26/62, EU:C:1963:1, p. 25). Nous nous référons également aux conclusions de l'avocat général Wahl dans l'affaire Portgás (C-425/12, EU:C:2013:623), dans lesquelles ce dernier a rappelé, en se référant à l'arrêt du 26 février 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, point 47), que « la reconnaissance de l'effet direct des directives repose, en définitive, sur deux objectifs complémentaires : la nécessité de garantir efficacement les droits que les particuliers peuvent tirer de ces actes ainsi que le souhait de sanctionner les autorités nationales qui ont omis de respecter l'effet obligatoire et d'assurer une application effective de ceux-ci » (point 30).

2) Une telle mise à l'écart des dispositions de droit national contraires à l'article 1er de la troisième directive 90/232 ne saurait avoir pour conséquence de faire peser sur l'assureur qui s'est conformé à de telles dispositions la charge d'indemniser la victime d'un dommage non couvert par la police d'assurance agréée.