

**Affaire C-923/19**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

17 décembre 2019

**Juridiction de renvoi :**

Tribunal Supremo (Espagne)

**Date de la décision de renvoi :**

28 novembre 2019

**Partie défenderesse en première instance et demanderesse au pourvoi :**

Van Ameyde España, S. A.

**Partie requérante en première instance et défenderesse au pourvoi :**

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

---

[OMISSIS]

**TRIBUNAL SUPREMO**

**Chambre civile**

**FORMATION PLÉNIÈRE**

[OMISSIS]

**EN FAIT [Or. 2]**

**PREMIÈREMENT.**– *L'affaire au principal.*

**1.**– Le 3 avril 2014, un accident s'est produit, impliquant un véhicule articulé formé par un tracteur routier ou véhicule tracteur et une semi-remorque, ledit véhicule articulé a fait une sortie de route puis s'est renversé. C'est la négligence du conducteur du véhicule tracteur qui a provoqué l'accident.

**2.**– La semi-remorque appartenait alors à la société Caixarenting, S.A. U. qui l'avait loué sous le régime du crédit-bail à la société Primafrío, S. L. (ci-après : « Primafrío »), laquelle avait souscrit, pour la couverture des dommages matériels

dudit véhicule, une police d'assurance auprès de la compagnie Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (ci-après : « GES »). C'est auprès de la compagnie Seguros Bilbao (société étrangère au présent litige) qu'avait été souscrite la police d'assurance en responsabilité civile obligatoire de la semi-remorque pour les dommages causés aux tiers.

La société Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (ci-après : « Doctrans »), était quant à elle propriétaire du véhicule tracteur, qui était assuré en responsabilité civile obligatoire auprès de la société également portugaise Açoreana, dont la représentation en Espagne correspondait à la société Van Ameyde España, S. A. (Van Ameyde & Aficresa, S. A. selon le mandat ad litem ; ci-après, « Van Ameyde »).

La société commerciale Krone-Mur Servifrío, S. L, était propriétaire (elle détenait 100 % de leur capital), en tant qu'actionnaire unique, tant de la société espagnole locataire de la semi-remorque (Primafrío) que de la société portugaise propriétaire du véhicule tracteur (Doctrans).

3.– GES a versé à Primafrío 34 977,33 euros à titre d'indemnisation pour les dommages causés à la semi-remorque (montant des dommages causés avec déduction de la franchise).

4.– le 13 mars 2015, l'assureur de la semi-remorque (GES) a formé contre l'assureur du véhicule tracteur (Van Ameyde), le recours qui a donné lieu au présent litige, dans lequel il demandait la condamnation de Van Ameyde au paiement à GES, à titre d'indemnisation, de ce montant de 34 977,33 euros assorti des intérêts au taux légal. Il alléguait en résumé que, conformément à la réglementation en vigueur au moment des faits, tant le véhicule tracteur que la semi-remorque étaient des véhicules indépendants, qui appartenaient à des propriétaires différents, chacun avec son assurance [Or. 3] obligatoire, de sorte que la semi-remorque ne pouvait pas être considérée comme le chargement du véhicule tracteur ou comme un bien transporté par ce dernier.

5.– Van Ameyde s'est opposée au recours. Elle a affirmé qu'il devait être rejeté, au motif que les exclusions de couverture prévues à l'article 5, paragraphe 2, du texte refondu de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, (loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en matière de circulation de véhicules automoteurs), approuvé par le décret-législatif royal n° 8/2004, du 29 octobre, (ci-après : la LRCSCVM), étaient applicables à l'espèce, en ce que, conformément à ce deuxième paragraphe, l'assurance obligatoire du véhicule tracteur ne couvrait pas les dommages susceptibles d'être causés aux biens transportés, la semi-remorque devant être dans ce cas considérée comme le chargement du véhicule tracteur ou comme un bien transporté par ce dernier.

6.– Le Juzgado de Primera Instancia [tribunal de première instance] n.º 1 de La Palma del Condado a rejeté le recours par jugement du 14 juillet 2016. Il a considéré que, parmi les exclusions de couverture prévues à l'article 5, de la loi

LRCSVM, c'était celle du paragraphe 2 qui était applicable, relative aux dommages subis par les biens transportés par le véhicule tracteur, dans la mesure où la semi-remorque devait être considérée comme un « chargement ou bien transporté ».

7.- La requérante GES a fait appel de ce jugement, en demandant qu'il soit fait droit aux conclusions du recours, au motif qu'elle contestait l'assimilation de la semi-remorque à des biens transportés. Elle a insisté sur le fait que cette exclusion de couverture - devant comme telle être interprétée strictement - ne concernait que les dommages causés « aux biens transportés dans le [véhicule assuré] », et non aux biens transportés « par » le véhicule assuré, comme c'était le cas de la semi-remorque en tant que véhicule indépendant du véhicule tracteur, dotée d'une assurance obligatoire propre et donc tierce par rapport à l'assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile du véhicule tracteur. La défenderesse s'est opposée à l'appel en insistant sur le fait que la semi-remorque constituait le chargement du véhicule tracteur, dans la mesure où il s'agissait d'un véhicule qui était accroché au véhicule tracteur pour qu'une importante partie de son poids soit transférée à ce dernier.

8.- La Audiencia Provincial [tribunal de grande instance] de Huelva, sección 2.<sup>a</sup>, a fait droit à l'appel au moyen de son arrêt du 22 décembre 2016, en faisant intégralement droit aux conclusions du recours. Elle a considéré que la semi-remorque ne devait pas être considérée comme le chargement du [Or. 4] véhicule tracteur : en premier lieu parce que l'article 5, paragraphe 2, de la LRCSVM fait référence aux dommages causés « aux biens transportés dans le [véhicule assuré] » et non aux biens transportés « par » le véhicule assuré ; et en second lieu parce que l'on ne saurait accepter l'argument selon lequel la semi-remorque aurait une incidence sur la conduite en rendant la manœuvre difficile et en contribuant à la perte de contrôle du véhicule tracteur par le conducteur, interférant ainsi sur les causes de l'accident, alors que dans un véhicule destiné au transport de passagers ceux-ci constituent également une charge et sont susceptibles d'avoir une influence sur la conduite, sans que les voyageurs ne soient pour cette raison considérés comme responsables en cas d'accident.

**DEUXIÈMEMENT.** - *Pourvoi et question préjudicielle.*

1.- Van Ameyde a formé un pourvoi contre l'arrêt rendu par la Audiencia Provincial, fondé sur la violation de l'article 5, paragraphe 2, de la LRCSVM, et elle a demandé le rejet du recours au motif que les dommages causés à la semi-remorque sont exclus de la couverture obligatoire du véhicule tracteur. Ce pourvoi a été jugé recevable.

2.- Après plusieurs séances de délibérations aux fins de statuer sur le pourvoi, [le Tribunal Supremo] a évalué la possibilité de déférer une question préjudicielle à la Cour de justice, de sorte qu'il a décidé d'entendre les parties sur la pertinence dudit renvoi. Les deux parties ont marqué leur accord en ce qui concerne le renvoi, et Van Ameyde, notamment, a demandé à ce que la question précise que la

semi-remorque constituait une unité fonctionnelle avec le véhicule tracteur, dont le conducteur s'était vu imputer la responsabilité de l'accident.

**TROISIÈMEMENT.** – *Désignation des parties.*

1.– [OMISSIS] [description des parties, voir en-tête] [Or. 5]

## EN DROIT

**PREMIÈREMENT .** – Le droit de l'Union

1.– 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 du 7.10.2009, p. 11, ci-après la « directive 2009/103 »).

« 1) “véhicule”: tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées ;

2) “personne lésée”: toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules ; ».

En vertu de son article 3 (« Obligation d'assurance des véhicules ») :

« Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.

[...]

L'assurance visée au premier alinéa couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels ».

2.– Conformément à cette réglementation, la Cour de justice a déclaré que tout véhicule immatriculé dans l'Union européenne disposant d'un certificat d'immatriculation, et qui est donc apte à circuler, doit être couvert par une assurance en responsabilité civile (arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661).

3.– Bien que le véhicule tracteur et la semi-remorque soient des véhicules indépendants, et en tant que tels soumis séparément à l'obligation d'assurance, la directive citée ne contient pas de disposition expresse relative à la manière dont doit être déterminée la responsabilité, ni vis-à-vis de tiers ni entre eux, en cas d'accident impliquant cet ensemble de véhicules.

**DEUXIÈMEMENT.** *Le droit national* [Or. 6]

1.- L'article 1<sup>er</sup> de la LRCSCVM<sup>1</sup> (« Sur la responsabilité civile ») dispose au paragraphe 1 :

« Le conducteur de véhicules automoteurs est responsable, en raison du risque créé par la conduite de tels véhicules, des dommages causés aux personnes ou aux biens à cause de la circulation.

[...]

Le propriétaire non-conducteur est responsable des dommages corporels et matériels causés par le conducteur lorsqu'il est rattaché à ce dernier par l'un des liens visés à l'article 1903 du code civil et l'article 120, paragraphe 5, du code pénal. Cette responsabilité prend fin lorsque ledit propriétaire prouve qu'il a utilisé toute la diligence d'un bon père de famille pour prévenir le dommage.

L'article 2 de la LRCSCVM (« De l'assurance obligatoire ») dispose au paragraphe 1 :

« Tout propriétaire de véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en Espagne est tenu de souscrire et de maintenir en vigueur, pour chaque véhicule dont il est propriétaire, un contrat d'assurance couvrant, jusqu'à concurrence des limites de l'assurance obligatoire, la responsabilité civile visée à l'article 1<sup>er</sup> [...] ».

2.- L'article 1<sup>er</sup> du Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (règlement relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de circulation de véhicules automoteurs, ci-après : le « règlement relatif à l'assurance obligatoire »), approuvé par le Real Decreto 1507/2008, du 12 septembre,<sup>2</sup> dispose au paragraphe 1 :

« [a]ux fins de la responsabilité civile en matière de circulation de véhicules automoteurs et de l'obligation d'assurance, sont considérés comme des véhicules automoteurs tous les véhicules adaptés à la circulation par voie terrestre et propulsés par un moteur, y compris les cyclomoteurs, les véhicules spéciaux, les remorques et semi-remorques [...] ».

De même, le Real decreto 2822/1998 por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (décret royal 2822/1998 portant adoption de la réglementation générale sur les véhicules), du 23 décembre 1998,<sup>3</sup> contient (en annexe II) une liste des classes et des catégories de véhicules, et il cite à l'article 5 le véhicule

<sup>1</sup> Texte refondu de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, (loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en matière de circulation de véhicules automoteurs), approuvé par le décret-législatif royal n° 8/2004, du 29 octobre, publié au Boletín Oficial del Estado du 5 novembre 2004.

<sup>2</sup> Publié au Boletín Oficial del Estado du 13 septembre 2008.

<sup>3</sup> Publié au Boletín Oficial del Estado du 26 janvier 1999.

tracteur et la semi-remorque comme véhicules indépendants, bien que les deux mis ensemble puissent former un véhicule articulé.

**3.**– Selon la jurisprudence du Tribunal Supremo, la responsabilité des différents éléments du véhicule articulé est solidaire vis-à-vis des tiers lésés, et l'article 19, paragraphe 2, du règlement relatif à l'assurance obligatoire précité (« Concurrence de dommages et de personnes ayant causé le dommage »), régit la répartition interne des responsabilités : **[Or. 7]**

« Lorsque les deux véhicules participants sont un véhicule tracteur et la remorque ou la semi-remorque qui y est attachée, ou deux remorques ou semi-remorques, et que la responsabilité de chacun des véhicules n'a pas pu être établie, chaque assureur contribue au respect de ces obligations conformément à ce qui a été conclu dans le cadre des accords entre compagnies d'assurance, ou bien, à défaut, proportionnellement au montant de la prime de risque annuelle correspondant à chacun des véhicules désignés dans la police d'assurance souscrite ».

Toutefois, cette disposition ne détermine pas comment les assureurs des différents véhicules qui constituent l'ensemble articulé doivent se répartir [la responsabilité] lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, les dommages subis par l'un deux (la semi-remorque) sont exclusivement imputables à l'autre, ici parce qu'ils sont dus à la conduite négligente du conducteur du véhicule tracteur. Partant, elle ne répond pas à la question de savoir si les dommages matériels causés à la semi-remorque doivent être couverts ou non par l'assurance obligatoire du véhicule tracteur.

**4.**– L'article 5, paragraphe 2, de la LRCSCVM (« Champ d'application matériel et exclusions ») dispose :

« La couverture de l'assurance obligatoire ne concerne pas non plus les dommages matériels causés au véhicule assuré, aux biens transportés dans ce véhicule et aux biens appartenant au preneur d'assurance, à l'assuré, au propriétaire ou au conducteur, ainsi qu'au conjoint ou aux membres de la famille de ceux-ci jusqu'au troisième degré (liens du sang ou par alliance) ».

### **TROISIÈMEMENT.** - *Doutes justifiant le renvoi préjudiciel*

**1.**– Dans l'arrêt objet du pourvoi, l'article 5 de la LRCSCVM est interprété en ce sens que la semi-remorque n'est pas considérée comme un bien transporté par le véhicule tracteur ni comme le chargement de ce dernier, de sorte que [la juridiction en appel] a estimé que l'exclusion de couverture n'était pas applicable et que les dommages causés à la semi-remorque étaient bien couverts par l'assurance obligatoire du véhicule tracteur. La défenderesse, qui est demanderesse au pourvoi, affirme qu'il s'agit bien d'un chargement et que les dommages en cause sont exclus de la couverture de l'assurance obligatoire, surtout compte tenu du fait que l'accident s'est produit lorsque le véhicule tracteur et la semi-remorque formaient une unité fonctionnelle.

2.– Ces deux interprétations opposées de l'article 5 de la LRCSCVM apparaissent également dans des arrêts des Audiencias Provinciales, qui sont les juridictions saisies des appels formés contre les jugements des tribunaux civils et commerciaux en Espagne.

Par exemple, dans des affaires comme celle de l'espèce, elles ont considéré que les dommages causés aux semi-remorques étaient bien exclus de la couverture de l'assurance obligatoire du tracteur routier ou véhicule tracteur **[Or. 8]** [OMISSIS] [citation de deux arrêts rendus par des Audiencias Provinciales]. Certains de ces arrêts citent à l'appui [de leur motivation] l'arrêt rendu le 1<sup>er</sup> avril 1996 par la chambre civile [de céans] du Tribunal Supremo [OMISSIS], dans lequel ce dernier a considéré qu'étaient exclus les dommages causés à la semi-remorque en vertu d'une clause d'assurance volontaire en responsabilité civile du tracteur routier ou véhicule tracteur, dont la rédaction était très similaire à celle de l'article 5 de la LRCSCVM.

Au contraire, elles ont considéré que les dommages causés à la semi-remorque n'étaient pas exclus de l'assurance obligatoire du tracteur routier ou véhicule tracteur [OMISSIS] [citation de deux arrêts rendus par des Audiencias Provinciales].

3.– [OMISSIS] [règlementation nationale relative à la jurisprudence du Tribunal Supremo et au pourvoi]

4.– Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice relative à l'interprétation de l'article 267 TFUE, lorsqu'une juridiction nationale estime qu'une norme nationale qu'elle considère comme contraire à l'ordre juridique européen est applicable, elle est tenue de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une demande de décision préjudicielle, à condition qu'elle ne soit pas en mesure de lever ses doutes d'elle-même et à condition que sa décision ne soit pas susceptible de faire l'objet d'un recours juridictionnel ordinaire (arrêt du 9 septembre 2015, Ferreira da Silva e Brito e.a., C-160/14, EU:C:2015:565).

5.– Les doutes qui nous amènent à soulever la présente question préjudicielle devant la Cour de justice concernent la question de savoir si l'interprétation de l'article 5 de la LRCSCVM en ce sens qu'il exclut de la couverture de l'assurance obligatoire du tracteur routier ou véhicule tracteur les dommages causés à la semi-remorque dans **[Or. 9]** des cas tels que celui de l'affaire au principal, au motif qu'elle considère que la semi-remorque est assimilable au chargement ou aux « biens transportés », ou même parce qu'elle considère que le véhicule tracteur et la semi-remorque forment un véhicule unique dont les assurances obligatoires respectives ne couvriraient que les dommages matériels causés à des tiers autres que les propriétaires de l'un ou de l'autre véhicule, compromet ou diminue la couverture des dommages matériels par l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs établie à l'article 3, dernier paragraphe, de la directive 2009/103/CE lu conjointement avec l'article 1<sup>er</sup> de la même directive.

## DISPOSITIF

**ORDONNE** : Eu égard à ce qui précède, la première section du Tribunal Supremo (Cour suprême) chargée des affaires civiles, réunie en assemblée plénière, décide de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle suivante :

L'article 3, dernier paragraphe, 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, lu conjointement avec l'article 1<sup>er</sup> de cette même directive, doit-il être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une interprétation de la réglementation nationale (article 5, paragraphe 2, de la loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en matière de circulation de véhicules automoteurs [texte refondu, approuvé par le décret-législatif royal n° 8/2004, du 29 octobre]), en vertu de laquelle, dans des cas tels que celui de l'affaire au principal, il est considéré que les dommages causés à la semi-remorque sont exclus de la couverture de l'assurance obligatoire du tracteur routier ou véhicule tracteur, parce que la semi-remorque est assimilée aux biens transportés sur le tracteur routier ou véhicule tracteur, voire même parce que, aux fins des dommages matériels, la semi-remorque est considérée comme formant un véhicule unique avec le tracteur routier ou véhicule tracteur ?

[OMISSIS] [Or. 10] [OMISSIS] [Aspects de droit procédural interne et signatures].