

# Version anonymisée

Traduction

C-375/20 - 1

**Affaire C-375/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

10 août 2020

**Juridiction de renvoi :**

Tribunal da Relação de Coimbra (Portugal)

**Date de la décision de renvoi :**

11 mai 2020

**Partie requérante :**

Liberty Seguros, S.A.

**Partie défenderesse :**

DR

---

**Tribunal da Relação de Coimbra [Cour d'appel de Coimbra]**

**3<sup>ème</sup> section**

[OMISSIS]

Affaire n° 916/16.2T8GRD.C1

9100166

[OMISSIS]

La 3<sup>ème</sup> chambre civile du Tribunal da Relação de Coimbra [Cour d'appel de Coimbra] ordonne :

Liberty Seguros, S.A., a introduit le présent recours en constatation, sous la forme d'une procédure ordinaire, contre DR, et demande de « *prononcer la nullité* »

*relative du contrat d'assurance en cause, en raison de son invalidité substantielle, avec effet rétroactif à la date de sa conclusion, sans préjudice du droit de la partie requérante de faire siennes les primes payées au titre de celui-ci, conformément aux dispositions de l'article 25, paragraphe 5, du décret-loi n° 72/2008 du 16 avril 2008 ».*

En substance, elle soutient avoir conclu, le 27 août 2015, avec la partie défenderesse un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile, qui avait pour objet le véhicule utilitaire Mercedes Benz, immatriculé 56-FB-46 (ci-après « FB »). Dans la demande y relative, la partie défenderesse a indiqué que le véhicule lui appartenait et a déclaré en faire un usage privé en tant que propriétaire et conducteur habituel. Elle a également soutenu que, le 9 septembre 2015, la partie défenderesse avait présenté une demande de modification du contrat d'assurance de sorte que celui-ci ait pour objet non pas le véhicule « FB », mais un autre véhicule, des mêmes marque et modèle, immatriculé 80-PX-30 (ci-après « PX »). La partie défenderesse a également précisé qu'elle était le propriétaire et le conducteur habituel de ce véhicule, qu'elle le destinait à son usage privé et qu'il disposait de 6 places. Dans le champ de la demande concernant l'identification du conducteur habituel, elle n'a indiqué aucun nom hormis celui du preneur d'assurance lui-même, aucune remorque n'a été déclarée. La requérante a fait confiance dans les déclarations de la défenderesse et a accepté la modification du contrat, les autres clauses convenues le 27 août restant en vigueur. Elle a également soutenu qu'elle n'a su qu'après l'accident, intervenu le 24 mars 2016 en France (causant 12 victimes parmi les passagers du véhicule), que lorsqu'elle a demandé la substitution du véhicule objet du contrat d'assurance, la partie défenderesse n'était pas, et n'est pas devenue, propriétaire dudit véhicule, n'était pas son conducteur habituel et ne le destinait pas à l'usage qu'elle avait indiqué dans la demande, mais l'avait destiné au transport à titre onéreux et sans licence [Or. 2] de ressortissants portugais entre le Portugal et la Suisse, que le véhicule circulait avec une remorque d'un poids brut de 1 300 kg, qu'il était équipé de 12 places assises (outre le conducteur) et, de surcroît, que le conducteur habituel de ce véhicule était FN, âgé de 19 ans, détenteur du permis non professionnel de type B, délivré le 19 novembre 2014, qui l'autorisait à conduire des véhicules transportant au maximum 9 passagers et tractant une remorque d'un poids brut inférieur ou égal à 750 kg. Enfin, elle a soutenu que la partie défenderesse avait délibérément omis de lui préciser ces faits, notamment l'utilisation du véhicule dans le cadre de l'activité en cause, et l'a trompée concernant la portée du risque assuré. Or, si la requérante avait eu connaissance de ces faits, elle aurait refusé la conclusion du contrat, par conséquent la partie défenderesse a violé intentionnellement et de manière dolosive son obligation de déclaration initiale du risque à transférer, prévue à l'article 24, paragraphe 1, du décret-loi n° 72/2008, du 16 avril 2008. Ce faisant, conformément à l'article 25, paragraphe 3, de ce décret-loi et des articles 253 et 254, paragraphe 1, du code civil, elle est en droit d'annuler le contrat, ce qu'elle voudrait voir prononcé par la voie juridictionnelle.

La partie défenderesse n'a pas formulé d'observations en défense.

Dans le délai qui était imparti à la partie défenderesse pour déposer ses observations en défense, le Fondo de Garantía Automóvil [Fonds de garantie automobile] (ci-après le « FGA ») a déposé un mémoire en intervention principale volontaire, dans lequel, après avoir motivé sa qualité pour agir (sur le fait qu'il avait un intérêt égal à celui de la partie défenderesse résultant le fait que, s'il était fait droit à la demande de la requérante, il serait responsable du paiement des indemnités), il a contesté les faits allégués par la requérante, conclut au rejet du recours et a, en outre, formulé une demande reconventionnelle et d'intervention de tiers dans laquelle il demande l'intervention forcée de VS (propriétaire enregistrée du véhicule assuré), de FN (conducteur du véhicule assuré) et de JT (agent d'assurance de la partie requérante).

À cet effet, le FGA a fait valoir que le contrat d'assurance avait été conclu avec l'intervention d'un agent d'assurance de la zone où résidait la partie défenderesse, DR, qu'il était notoirement connu que celle-ci se livrait professionnellement à l'activité de transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal, fait dont l'agent d'assurance de la partie requérante (JT) avait connaissance, lequel, lors de la conclusion/modification du contrat, avait examiné le véhicule et savait qu'il disposait de 3 rangées de sièges et qu'il était équipé d'une attache-remorque. Il soutient également que la requérante dispose de vastes moyens pour apprécier la véracité des informations qui lui sont [Or. 3] transmises par l'assuré et qu'elle a l'obligation de vérifier les réponses du preneur et de contrôler leur exactitude, raison pour laquelle le fait d'invoquer la nullité relative du contrat est un comportement abusif pour *venire contra factum proprium*. D'autre part, il prétend qu'à supposer que ce vice existe, en vertu de l'article 22 du décret-loi n° 291/2007, du 21 août 2007, s'agissant d'une nullité relative, il ne pourrait jamais être opposé aux parties lésées, raison pour laquelle le FGA a introduit une demande reconventionnelle visant à faire condamner la partie requérante « à reconnaître que l'éventuelle nullité relative ou nullité absolue du contrat d'assurance conclu avec la partie défenderesse, DR, n'est pas opposable aux parties lésées ni au FGA, avec des conséquences juridiques qui s'ensuivent ».

Les parties d'origine ayant été entendues, la juridiction a fait droit à la demande incidente d'intervention principale volontaire du FGA et a fait droit la demande reconventionnelle.

Il a également fait droit à la demande d'intervention accessoire forcée de VS, FN et de JT.

La partie défenderesse, DR invoqué la nullité/absence de citation le concernant, au motif qu'il souffrait de problèmes psychiatriques qui l'empêchaient de comprendre le sens et la portée de sa citation, incident qui a été rejeté et la partie défenderesse a été dûment citée.

Dans la réplique à la demande reconventionnelle du FGA, la requérante a conclu au rejet de celle-ci. À cette fin, elle a invoqué, comme dans la requête, la nullité relative du contrat d'assurance en raison d'une erreur (conformément aux

articles 25, paragraphes 1 et 3, et 147, paragraphe 2, du décret-loi n° 72/2008 et aux articles 22, 47, paragraphe 1, 49, paragraphe 1, sous a) et b), et 54, paragraphe 3, du décret-loi n° 291/2007) et soutenu que la nullité relative du contrat pouvait être opposée aux tiers lésés.

La partie intervenante JT soutient l'assureur, partie requérante, en concluant qu'elle ignorait que la partie défenderesse se livrait à l'activité de transport de passagers et qu'elle avait également été trompée, la requérante ayant eu raison de décliner sa responsabilité et de demander l'annulation du contrat, avec effet rétroactif et opposable aux personnes lésées. À cet égard, elle a fait valoir que lorsque la partie défenderesse s'était rendue dans son agence pour demander la modification du contrat d'assurance, elle lui avait présenté, à sa demande, son permis de conduire, sa carte d'identité, son numéro de contribuable, la carte grise du véhicule et son dernier contrôle technique. Or, après avoir examiné tous les documents et constaté que le véhicule était enregistré au nom de la sœur de la partie défenderesse, VS, elle a interrogé ladite partie défenderesse à cet égard, laquelle lui a répondu qu'elle était le propriétaire du véhicule parce qu'elle l'avait acheté à sa [Or. 4] sœur, la partie intervenante lui avait donc demandé d'inscrire le véhicule à son nom auprès de la Conservatória do Registo Automóvel [service des immatriculations des véhicules] et de lui fournir un document le démontrant. Elle a soutenu que ce n'est qu'après l'accident, grâce aux informations diffusées dans les médias, qu'elle avait eu connaissance du fait que la partie défenderesse exerçait l'activité clandestine de transport de ressortissants portugais. Elle a également fait valoir que, à l'occasion de la demande du 27 août (relative au véhicule « FB »), le véhicule avait été contrôlé en sa présence par un expert, celui-ci n'ayant constaté aucune modification. Et que le 9 septembre, lors du changement du véhicule assuré (remplacement par le véhicule « PX »), celui-ci avait contrôlé le véhicule et constaté que la camionnette était équipée de seulement 6 places homologuées. Il n'avait pas vu d'élément indiquant l'existence de structures permettant d'installer d'autres sièges ni de crochet et boule d'attelage permettant d'y accoupler une remorque. Il a également affirmé que la partie défenderesse DR lui avait dit qu'elle prenait l'assurance en qualité de propriétaire du véhicule et qu'elle était le conducteur habituel du véhicule. Affirmant avoir conclu un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle auprès de la compagnie d'assurance Seguradoras Unidas, S.A., elle a demandé l'intervention accessoire forcée de celle-ci.

La juridiction a fait droit à cette demande incidente et a ordonné sa citation.

L'intervenant FN, dûment cité, n'a présenté aucune observation écrite et s'est borné à nommer un avocat et à joindre le mandat ad litem pertinent au dossier.

L'intervenante VS, a nommé un avocat et a présenté un mémoire en défense, lequel a été retiré parce que l'intervenante n'a pas prouvé avoir payé la taxe de justice ni l'amende dues, par conséquent, conformément à l'article 570 du code de procédure civile, seul le mandat ad litem a été versé au dossier.

La partie requérante a entretemps déposé un nouveau mémoire dans lequel elle maintient tout ce qui figurait dans la requête, mais soutient que le contrat d'assurance ayant été conclu avec une personne n'ayant aucun intérêt digne d'être juridiquement protégé (l'exercice d'une activité illégale/clandestine de transport de personnes), aux termes de l'article 43, paragraphe 1, du décret-loi n° 72/2008, il s'agit d'un contrat frappé de nullité absolue, et donc, conformément à l'article 265, paragraphes 2 et 3, du code de procédure civile, elle a demandé la modification de ses conclusions de sorte que le recours soit désormais fondé sur les conclusions suivantes :

**[Or. 5]** « a) à titre principal, que soit constatée la nullité absolue du contrat d'assurance litigieux avec toutes les conséquences juridiques qui s'ensuivent ;

b) à titre subsidiaire, si la nullité absolue du contrat n'est pas constatée, quod non, que sa nullité relative soit prononcée dans les termes précis et pour les motifs exposés dans la requête introductive d'instance introduite en temps utile ».

Les autres parties à la procédure ayant été entendues, la juridiction a fait droit à la demande de modification/extension des conclusions.

[OMISSIS]

L'intervenante, Seguradoras Unidas, S.A., a déposé un mémoire défense dans lequel elle conteste les faits allégués par la partie requérante au motif qu'elle les ignorait et oppose le fait qu'aux termes du contrat de responsabilité civile conclu par l'agent, il existe une franchise de 10 % sur la valeur de chaque sinistre, dans la limite de 500,00 euros, qu'elle ne peut être tenue de payer. Elle exclut également sa responsabilité/soulève une exception d'(il)légitimité parce que l'agent et l'assuré de ce dernier ne sont absolument pas intervenus dans l'accident de la circulation, ils n'y ont nullement contribué, et parce que même si le FGA devait indemniser les parties lésées, il ne pourrait nullement demander à l'agent d'assurance le remboursement des sommes versées. Elle a également exclu sa responsabilité dans la mesure où le contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle conclu avec l'agent d'assurance contient des clauses excluant la responsabilité de l'assureur si la responsabilité est de nature pénale.

[OMISSIS]

Dans le jugement, le recours a été partiellement admis et la demande reconventionnelle du FGA a été totalement admise, la nullité absolue, avec **[Or. 6]** effet inter partes et toutes les conséquences légales qui s'ensuivent, du contrat conclu entre la partie requérante et la partie défenderesse a été prononcée, la partie défenderesse ayant été tenue quitte en ce qui concerne tous les autres chefs de conclusions, et il a été statué que l'invalidité du contrat d'assurance était inopposable aux personnes lésées et au FGA.

II- La partie requérante Liberty a fait appel [omissis], de ce jugement et a conclu ce qui suit :

1- Le jugement attaqué ayant reconnu et prononcé la nullité du contrat d'assurance litigieux, il aurait également dû prononcer que cette nullité était opposable à la partie intervenante, FGA, et donc aux personnes lésées par l'accident en cause dans ce dossier, puisqu'il incombe audit Fonds de les indemniser ;

2- C'est ce qui résulte de l'interprétation combinée des articles 291 du code civil, 2, 25, paragraphes 1 et 3 et 147, paragraphes 1 et 2, du décret-loi n° 72/2008, du 16 avril 2008, et 22, 27 (a contrario), 47, paragraphe 1, 49, paragraphe 1 et 54, paragraphe 4, du décret-loi n° 291/2007, du 21 août 2007, applicables au cas d'espèce ;

3- En ne statuant pas ainsi, le jugement attaqué a violé les dispositions légales mentionnées dans la conclusion précédente ;

4- L'application de celles-ci au cas d'espèce ne fait pas obstacle aux directives de l'Union européenne concernant le régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;

5- Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoit et distingue, à l'article 288, les règlements et les directives en tant qu'actes normatifs du droit de l'Union européenne (dérivé) ;

6- Les règlements sont d'applicabilité directe dans l'ordre juridique interne et entrent en vigueur à la date indiquée dans leur publication et font dès lors partie du droit des États membres en vertu des clauses de réception constitutionnellement prévues ;

7- Les directives s'adressent spécifiquement aux États membres et les lient quant au résultat à atteindre, elles doivent être transposées en droit national, conformément à l'article 112, paragraphe 8, de la Constitution, par une loi, un décret-loi ou un décret législatif régional ;

**[Or. 7]** 8- Le principe de l'effet direct du droit de l'Union se distingue de la notion d'applicabilité directe et n'a pas la même portée pour tous les actes de l'Union européenne ;

9- L'effet direct vertical s'applique dans les relations entre particuliers et l'État membre ou les entités publiques (FGA, en l'espèce), ce qui signifie que les particuliers peuvent se prévaloir des règles d'une directive qui sont suffisamment claires, précises et inconditionnelles dans le cadre de relations juridiques-publiques ;

10- L'effet direct horizontal s'applique dans les relations entre particuliers (relations juridiques-privées) ;

11- La jurisprudence de la Cour reconnaît l'applicabilité directe des règlements (c'est-à-dire un effet direct vertical et horizontal) ;

12- Dans le cas des directives, cette jurisprudence soutient uniquement la possibilité d'un effet direct vertical dans les relations entre particuliers et l'État ou les autorités publiques.

13- Elle rejette cependant tout effet direct horizontal aux directives en se fondant sur un double argument : a) l'attribution d'un effet direct vertical résulte d'un défaut de transposition d'une directive dans l'État membre de sorte que les particuliers ne peuvent invoquer ses règles que dans le cadre de procédures judiciaires engagées à l'encontre l'État ou des entités publiques (argument estoppel) ; b) reconnaître un effet direct horizontal à la directive reviendrait à conférer 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 » (argument constitutionnel) ;

14- Les juridictions nationales ne disposent d'aucun pouvoir discrétionnaire quant à l'application directe ou, autrement dit, quant au fait de reconnaître qu'une directive ait un effet direct horizontal dans une procédure judiciaire entre particuliers et elles ne peuvent donc pas reconnaître qu'elle ait un tel effet ;

15- Il est exclu que la législation nationale soit interprétée conformément au droit de l'Union européenne lorsque cela conduit à une interprétation contra legem du droit national ;

16- Si tel était le cas, Liberty pourrait invoquer la violation du droit de l'Union européenne par l'État-juge ;

**[Or. 8]** 17- L'appelante Liberty Seguros est, en l'espèce, exonérée de la responsabilité civile en raison de la nullité du contrat d'assurance, en vertu du droit national ;

Si, par absurde, le présent recours était définitivement rejeté, l'appelante Liberty pourrait s'opposer au FGA, en invoquant l'effet direct vertical des directives, l'exclusion de la responsabilité fondée sur la non-couverture du risque résultant des conditions techniques dans lesquelles l'accident s'est produit ;

19- La décision attaquée doit être remplacée par une autre qui, faisant droit au présent appel, reconnaisse et constate que la nullité absolue reconnue et prononcée du contrat d'assurance responsabilité civile automobile conclu entre la société d'assurance et la partie défenderesse, DR, couvert par la police n° 1000274880 relative au véhicule (camionnette) Mercedes Benz immatriculé 80-PX-30, est opposable à la partie intervenante, FGA, et aux personnes lésées par l'accident survenu en France le 24 mars 2016 et que l'obligation d'indemniser les dommages subis par ces dernières incombe au Fonds (et non à la présente appelante).

III- Ayant reçu signification des observations en appel de Liberty, le FGA a présenté une réponse, a demandé l'extension de l'objet de l'appel et, concernant cette extension, a formulé les conclusions suivantes :

I- Jusqu'à preuve du contraire, la présente appelante considère que les éléments produits indiquent clairement que l'agent de la requérante savait que la partie défenderesse, DR, exerçait professionnellement l'activité de transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal ;

II- En ce sens, la présente appelante demande que la juridiction d'appel apprécie de nouveau le point 8 des faits considérés comme non prouvés tant sur la base de la déposition du témoin LM que des règles de la normalité et de l'expérience commune ;

III- À cet égard et sur la base des moyens de preuve évoqués dans la conclusion qui précède, l'appelante considère que la juridiction a quo aurait dû considérer comme prouvé [Or. 9] que l'agent avait parfaitement connaissance de l'activité illicite de la partie défenderesse, DR, à savoir le transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal ;

IV- La juridiction d'appel devra donc modifier les faits considérés comme non prouvés au point 8 des faits non prouvés de sorte qu'ils soient considérés comme prouvés et ajouter aux faits prouvés le fait que l'agent d'assurance de la requérante avait connaissance de l'activité professionnelle exercée par la partie défenderesse, DR, à savoir le transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal ;

V- [OMISSIS]

VI- Ainsi, le fait que la compagnie d'assurance soulève des exceptions du contrat constitue, sans l'ombre d'un doute, un comportement abusif, pour « venire contra factum proprium », puisqu'elle entend exercer une position juridique qui contredit manifestement le comportement qu'elle avait précédemment adopté, conformément aux dispositions de l'article 334 du code civil ; subsidiairement et sans rien concéder,

VII- Dans le cadre du contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile, l'intérêt digne d'être juridiquement protégé est celui de la victime de l'accident de la route, par conséquent les dispositions de l'article 43 du régime juridique des contrats d'assurance [décret-loi n° 72/2008] ne s'appliquent pas ;

VIII- Même s'il est considéré qu'en l'espèce le contrat d'assurance ne reflète pas un intérêt digne d'être juridiquement protégé, le régime spécial de l'assurance obligatoire exige que la nullité mentionnée à l'article 43 du régime juridique des contrats d'assurance soit comprise comme étant une simple nullité relative – relevant du champ des fausses déclarations – et donc inopposable aux personnes lésées.

IX- Même s'il s'agit d'une nullité absolue – ce qui n'est pas le cas – elle ne pourra être opposée à la partie lésée et, par conséquent, au FGA, que si elle a été prononcée avant l'accident.

**[Or. 10]** X- En fait, dans la mesure où les causes ou les motifs de la nullité absolue sont contemporains à la formation même de l'acte juridique et où, en règle générale, les invalidités de l'acte opèrent de manière rétroactive, la compagnie d'assurance ne peut se prévaloir de la nullité qu'avant la survenue du sinistre, en l'invoquant régulièrement et en la faisant valoir avant le sinistre en cause. Il lui est dès lors interdit de s'en prévaloir, par voie d'exception, à l'égard des tiers lésés et, par conséquent à l'égard du FGA, après le sinistre. Subsidiairement et sans rien concéder,

XI- Le principe de l'inopposabilité des exceptions contractuelles s'applique au régime de l'assurance obligatoire, par conséquent seule la nullité absolue du contrat d'assurance peut être opposée aux victimes d'accidents de la circulation, conformément aux dispositions de l'article 22 du décret-loi n° 291/2007 et non pas la nullité relative ;

XII- L'intervention du FGA, en tant que garant, n'empêche pas la pleine application de ce principe.

XIII- La compagnie d'assurance contractante ne peut pas se prévaloir du vice à l'égard des personnes lésées par l'accident et, par conséquent, elle ne peut pas opposer ce vice au FGA qui est subrogé dans leurs droits.

XIV- Cette interprétation est la seule qui soit matériellement appropriée et conforme à la jurisprudence et à la doctrine majoritaire.

XV- Si le législateur avait soutenu l'avis de la juridiction du fond, il aurait certainement profité de la modification législative de la loi sur l'assurance obligatoire, soit pour abroger la règle susmentionnée, soit pour la modifier dans le sens du jugement attaqué – ce qui n'a pas été le cas puisque l'actuel article 22 correspond substantiellement à l'ancien article 14 du décret-loi n° 522/1985.

XVI- Si l'on acceptait l'approche retenue dans le jugement attaqué, le FGA serait également le garant des compagnies d'assurance contractantes, ce qui serait absolument contraire à la philosophie inhérente à l'assurance obligatoire et méconnaîtrait la nature publique des intérêts en jeu.

XVII- De plus, dans cet ordre d'idées, l'enveloppe budgétaire affectée au FGA par l'État portugais devrait être extraordinairement grande pour pouvoir faire face à une telle obligation de réparation, ce qui pèserait exagérément sur les citoyens qui s'acquittent de leurs obligations.

XVIII- En outre, la compagnie d'assurance est tenue de contrôler l'exactitude des réponses fournies par le preneur d'assurance dans la déclaration du risque et tout manquement à cette obligation relève de ses seules responsabilités et risque, cette obligation ne peut en aucun cas être transférée aux personnes lésées ni, par conséquent, au FGA.

**[Or. 11]** XIX- Le jugement attaqué viole les dispositions des articles 334 du code civil, 43 régime juridique des contrats d'assurance, de l'article 22 du décret-loi n° 291/2007, du 21 août 2007.

Ainsi, le présent appel doit être rejeté comme non fondé et le jugement attaqué doit être confirmé. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de faire droit à l'extension de l'objet de l'appel.

IV- Liberty a déposé un mémoire en réponse au sujet de l'extension de l'objet de l'appel, et a conclu ce qui suit :

a) Les directives susmentionnées ne sont pas directement applicables entre particuliers, de sorte que, contrairement à ce que l'appelante FGA soutient, en l'espèce, les dispositions de l'article 22 du décret-loi n° 291/2007, du 29 août 2007, s'appliquent pleinement, dispositions légales qui confèrent à la présente intimée Liberty le droit d'opposer la nullité absolue (tout autant d'ailleurs que la nullité relative du contrat d'assurance en cause) à tous ceux qui ont subi des dommages du fait de l'accident du 23 mars 2016, partant, il ne lui incombe pas de les indemniser ;

b) Pour les mêmes motifs, la présente intimée peut opposer au FGA ces formes d'invalidité dudit contrat d'assurance ;

c) Par conséquent, l'obligation de réparer les dommages résultant de l'accident en question pèse sur le FGA ;

d) Le fait non prouvé n° 8 doit être maintenu en tant que tel et, par conséquent, le jugement doit rester totalement inchangé en ce qui concerne les faits prouvés et non prouvés.

V- JT, partie intervenante accessoire, a déposé un mémoire en réponse concernant l'extension de l'objet de l'appel, et a conclu ce qui suit :

**[Or. 12]** I- Le jugement de première instance n'est pas erroné en ce qui concerne le point 8 des faits et la juridiction de céans en appel ne peut ni ne doit modifier la décision sur les faits selon laquelle l'agent d'assurance de la partie requérante n'avait pas connaissance du fait que la partie défenderesse DR se livrait à l'activité de transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal.

II- Ladite réponse négative en ce qui concerne les faits visés au point 8 des faits non prouvés doit rester telle quelle.

III- La partie intervenante souscrit pleinement au contenu du mémoire en réponse que Liberty a déposé concernant l'extension de l'objet du pourvoi que le FGA a pris l'initiative de demander dans son mémoire en défense incluant les extraits de dépositions.

IV- La juridiction d'appel ne peut modifier la décision sur les faits que conformément au principe de la libre appréciation des preuves en première instance et au principe de proximité, ce qui signifie que toute éventuelle modification de la décision sur les faits ne peut ou ne doit avoir lieu que dans des cas exceptionnels d'erreur manifeste et flagrante d'appréciation des preuves, ce qui n'est pas le cas dans la présente affaire.

V- En l'espèce, en première instance, dans la formulation de la décision sur les faits au point 8 des faits non prouvés, la juridiction a analysé et apprécié minutieusement et dans les moindres détails, tous les moyens de preuve et sa conviction a été/est fondée sur des critères, rationnelle, logique, déductive et objective.

[OMISSIS]

VIII- Il est prouvé que la partie défenderesse DR a pris l'assurance concernant le véhicule immatriculé FB le 27 août 2015 (points 2 et 3 des faits prouvés), que le contrat a été modifié pour inclure le véhicule PX et exclure le véhicule FB le 9 septembre 2015 (point 7 des faits prouvés) et qu'elle a commencé son activité clandestine de transport de personnes vers le mois d'avril 2015 (points 15 in fine et 18 des **[Or. 13]** des faits prouvés et déposition enregistrée par procès-verbal de jugement après la déposition de la partie défenderesse DR) et le FGA ne conteste aucun de ces faits.

IX- La partie défenderesse DR a donc commencé une activité clandestine environ 3/4 mois avant la date à laquelle il a demandé un devis d'assurance à l'agent JT, par conséquent il n'est pas vraisemblable, d'après les choses de la vie, qu'une telle activité devienne notoire dans un délai aussi court comme le FGA veut le faire croire.

X-, Conformément à l'article 412, paragraphe 1, du code de procédure civile, les faits notoirement connus (connus de tous) n'ont pas besoin d'être prouvés, ni même allégués, toutefois, en l'espèce, il n'y a aucune preuve du fait qu'il était directement, généralement et publiquement connu notoirement que la partie défenderesse DR exerçait cette activité clandestine, ni même d'indice observable par le citoyen moyen et qui, indirectement, lui aurait permis de déduire logiquement que la partie défenderesse exerçait indiscutablement cette activité clandestine.

XI- Comme il est constaté à juste titre dans le jugement, s'agissant de la motivation de la décision négative concernant les faits visés au point 8 des faits non prouvés, il incombait aux parties appelantes, notamment au FGA, conformément à l'article 342, paragraphe 2, du code civil, de démontrer que l'agent JT savait, au moment de la conclusion du contrat ou ultérieurement, que la partie défenderesse DR avait affecté le véhicule (ou des véhicules) à l'activité de transport international de personnes, et comme elle n'est pas parvenue à le démontrer, ou dans la mesure où des doutes subsistent, la partie tenue de fournir la

preuve du fait visé subit les conséquences désavantageuses du fait qu'il convient de les considérer comme n'étant pas prouvés (article 342, paragraphe 2, du code civil).

XII- Du reste et ainsi qu'il est relevé à juste titre dans le jugement, vers la fin du mois d'août 2015 puis en septembre 2015, la partie défenderesse a fait savoir à l'agent que tant le premier que le second véhicule assurés (FB puis PX) étaient des véhicules utilitaires légers affectés uniquement au transport de marchandises et à l'usage privé, ce que l'agent a d'ailleurs constaté, et qu'ils ne comportaient pas de modifications (sièges clandestins adaptés, glissières ou pièces pour les adapter, crochet et boule d'attelage) pouvant à tout le moins laisser supposer une intention de destiner les véhicules, notamment le véhicule PX, au transport à titre onéreux et clandestin de ressortissants portugais entre la Suisse et le Portugal.

XIII- Aucun élément ne permet à la juridiction de conclure avec certitude et sécurité que l'agent savait, au moment de la conclusion du contrat [Or. 14] d'assurance ou ultérieurement, que la partie défenderesse DR affectait ces véhicules, du moins le véhicule PX, à ladite activité clandestine de transport international à titre onéreux personnes.

IV- Seguradoras Unidas, S.A., partie intervenante accessoire, a déposé un mémoire en réponse concernant l'extension de l'objet de l'appel formé par le Fonds de garantie automobile sans toutefois présenter des conclusions.

III- 1- La juridiction de première instance a considéré les faits suivants comme étant prouvés :

1. La partie requérante exerce l'activité d'assurance ;
2. Le 27 août 2015, la partie défenderesse a demandé à la partie requérante de conclure un contrat d'assurance de la branche responsabilité civile automobile ;
3. Par cette demande, la partie défenderesse, qui se prétendait être le propriétaire du véhicule (camionnette) Mercedes Benz, modèle SPRINTER 318 CD 1/37 TA, Diesel, immatriculé 56-FB-46, et ayant déclaré le destiner à son usage privé, a voulu assurer non seulement la couverture obligatoire du risque de sa responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule, en tant que prétendu propriétaire et conducteur habituel, mais aussi le bris de glace, le décès ou l'invalidité du conducteur, les frais de traitement du conducteur, l'incapacité de travail totale de celui-ci et l'assistance en voyage plus ;
4. Se fiant aux déclarations alors faites par la partie défenderesse, dont elle a présumé la véracité et la bonne foi, la partie requérante a accepté les couvertures qui lui ont été demandées et a émis la police n° 1000274880 y afférente du contrat d'assurance ;
5. Ainsi, les couvertures que la partie défenderesse avait demandées ont été conclues pour un an au moins, à partir du 27 août 2015 ;

6. En contrepartie, celle-ci s'est engagée à verser à la partie requérante une prime d'assurance annuelle de 253,71 euros ;

7. Le 9 septembre 2015, la partie défenderesse a présenté, dans le cadre du contrat d'assurance qui était entré en vigueur quelques jours auparavant, une nouvelle demande à la partie requérante, par l'intermédiaire de laquelle, sans modifier les garanties et les montants déjà en vigueur, elle souhaitait assurer, en remplacement du véhicule (camionnette) jusqu'alors assuré, un autre de la même marque et du même modèle, à savoir un Mercedes Benz, modèle SPRINTER 318 CDE37 TA, Diesel, immatriculé 80-PX-30 ;

**[Or. 15]** 8. S'agissant également de ce véhicule, la partie défenderesse a déclaré, dans sa demande de modification, qu'elle prenait l'assurance en qualité de propriétaire et de conducteur habituel de celui-ci, sans avoir indiqué le nom d'un tiers dans le champ visant à identifier un conducteur habituel autre que le preneur lui-même ;

9. Et qu'elle le destinait à son usage privé ;

10. Elle a également déclaré que le véhicule avait une cylindrée de 2987 cm<sup>3</sup>, une puissance de 184 ch, un poids de 3500 kg ;

11. Et qu'il était équipé de 6 (six) places homologuées pour les passagers et le conducteur ;

12. Elle n'a pas déclaré vouloir assurer une remorque et a laissé en blanc le champ de la demande d'assurance prévu à cet effet ;

13. La partie requérante s'est de nouveau fiée aux déclarations de la partie défenderesse figurant dans la demande de modification du 9 septembre 2015, dont elle a présumé la véracité et la bonne foi, et a accepté le changement de véhicule assuré aux conditions de risque qui y figuraient et susmentionnées, avec effet à compter de cette date, un avenant au contrat d'assurance ayant été établi ;

14. Ce qui était déjà en vigueur depuis le 27 août 2015 dans le cadre de la police émise a été maintenu ;

15. La partie requérante a appris après le 25 mars 2016 que lorsqu'elle avait demandé de remplacer le véhicule objet de l'assurance, la partie défenderesse ne le destinait pas à l'usage visé dans la demande d'assurance, mais à un autre, à savoir le transport international à titre onéreux de ressortissants portugais et de marchandises entre la Suisse et le Portugal ;

16. Véhicule qui, par ailleurs, circulait avec une remorque ;

17. Avec 9 personnes à bord (le véhicule était équipé de 3 rangées de sièges, chacune avec 3 places), à l'exception du 24 mars 2016, date à laquelle il a circulé

avec 12 personnes à bord (le véhicule était équipé de 4 rangées de sièges, chacune avec 3 places, la dernière étant amovible) ;

18. Elle exerçait cette activité depuis au moins le mois d'avril 2015 sans la moindre autorisation d'une quelconque autorité et en faisait la publicité ;

**[Or. 16]** 19. La partie défenderesse a délibérément omis d'indiquer cette activité à la partie requérante dans la demande d'assurance ;

20. Elle utilisait pour cette activité au moins 3 véhicules, dont un Mitsubishi L400, immatriculé 75-06-LG, également assuré par la présente partie requérante (celui-ci seulement à partir de décembre 2015), avec comme preneur d'assurance SP et comme conducteur habituel la partie défenderesse, et un Mercedes VITO, immatriculé en Suisse FR-270470 ;

21. Les véhicules « PX » et Mitsubishi étaient généralement conduits par la partie défenderesse et par la partie intervenante FN ;

22. La partie intervenante FN était âgée de 19 ans à la date du 23 mars 2016 et était détentrice d'un permis de conduire non professionnel, catégorie « B », délivré le 19 novembre 2014, qui l'autorisait légalement à conduire des véhicules transportant 9 personnes au maximum accouplés à une remorque d'un poids brut n'excédant pas 750 kg ;

23. Au volant du véhicule « PX » et du Mitsubishi en question, elle a effectué au moins 20 voyages (aller-retour) entre la Suisse et le Portugal entre le mois d'août 2015 et le 24 mars 2016, la plupart d'entre eux à bord du véhicule "PX" ;

24. Le véhicule assuré a circulé, du moins lors de certains de ces voyages, pourvu d'une remorque HUMBAUR, immatriculée FR328714, d'un poids brut de 1 300 Kg ;

25. Ce véhicule était équipé de 9 places fixes et, le 24 mars 2016, de 3 autres places amovibles sur une quatrième rangée de sièges qui avaient été placés le jour du début du voyage au cours duquel l'accident s'est produit et ils n'étaient pas équipés de ceintures de sécurité ;

26. La partie défenderesse savait bien qu'elle ne pouvait pas révéler, et d'autant moins à la partie requérante, l'activité réelle et effective qu'elle exerçait à l'aide dudit véhicule (et de la remorque), activité dont elle tirait des profits élevés résultant de ce qu'elle faisait payer aux personnes utilisant ses services et compte tenu du fait qu'elle ne disposait d'aucune licence des autorités compétentes à effet ;

27. La partie défenderesse faisait payer à chaque passager transporté au moins 100,00 euros par voyage aller ou retour entre le Portugal et la Suisse ;

[Or. 17] 28. Ce montant est inférieur à ce que demandent les prestataires de services de transport international (automobile, ferroviaire ou aérien) de personnes dûment agréés ;

29. Le prix susmentionné couvrait le transport du passager, de ses bagages, ainsi que sa prise en charge et son dépôt en porte-à-porte ;

30. Les passagers et les bagages étaient pris en charge au point de départ et déposés à destination, sur leurs lieux de résidence de départ ou de destination qui, au Portugal, pouvaient se trouver dans des villes aussi diverses que Cinfães, Trancoso, Pombal, Travanca, S. João da Madeira, Amas ;

31. Les trajets étaient effectués par un seul conducteur, la plupart du temps sans permis de conduire approprié, compte tenu du nombre de personnes à transporter et des caractéristiques du véhicule et de ses remorques ;

32. La partie défenderesse savait parfaitement que si elle avait informé la partie requérante de l'activité qu'elle exerçait et qu'elle envisageait d'exercer grâce au véhicule assuré, ladite requérante n'aurait jamais accepté de conclure le contrat d'assurance en question et encore moins de changer le véhicule assuré par la suite ;

33. Et, inversement, elle aurait refusé d'accepter le transfert dans son chef des risques que la partie défenderesse prenait dans le cadre de son activité ;

34. La partie requérante a pris connaissance de ces faits (concernant l'activité exercée par la partie défenderesse et l'utilisation du véhicule assuré) après le très grave accident de la circulation dans lequel le véhicule immatriculé 80-PX-30 a été impliqué et les contrôles qu'elle a diligentés à l'égard de celui-ci ;

35. Cet accident a eu lieu le 24 mars 2016, à 23 h 40, sur la RN 79, à Moulins, commune de Montbeugny, Lyon, France ;

36. Il s'est agi d'une collision frontale du véhicule assuré, alors conduit par la partie intervenante FN, âgée de 19 ans, qui circulait dans le sens Mâcon – Moulins, contre un autre véhicule, un poids-lourd, immatriculé en Italie, constitué d'un tracteur DAF, immatriculé CX-135-FR, et de la semi-remorque de marque CARMOSINO, immatriculée E7466EA, qui circulait dans le sens inverse.

37. Cette collision s'est produite sur la voie de droite, dans le sens de la marche du poids-lourd (Moulins-Mâcon), empruntée par le véhicule immatriculé 80-PX-30 [Or. 18] qui circulait en sens inverse, à la suite de manœuvres successives de dépassement d'autres véhicules et à une vitesse dépassant les 80 km/heure, vitesse maximale autorisée à cet endroit ;

38. Ladite collision a été fatale pour les 12 (douze) ressortissants portugais partis de Suisse à destination de leur pays d'origine pour passer les fêtes de Pâques avec leurs familles, identifiés ci-dessous : [OMISSIS] ;

39. Chacun d'entre eux a payé ou s'est engagé à payer à la partie défenderesse DR une somme d'au moins 100 euros pour ce voyage :

40. S'il n'avait pas été interrompu de manière tragique et définitive, le trajet entre la Suisse et le Portugal aurait été parcouru d'une traite de sorte à pouvoir arriver à destination le 25 mars 2016 entre 11 et 12 heures ;

41. Sans la moindre pause pour le conducteur, chargé d'assurer seul la conduite pendant toute la durée du trajet, ou pour les passagers, qui étaient « serrés comme des sardines » et comprimés contre une grande partie de leurs bagages, dans un espace d'environ 4,5 mètres carrés et d'environ 8,5 m<sup>3</sup>, dont 4 d'entre eux (les 3 qui étaient installés sur la dernière rangée et un enfant qui voyageait sur les genoux de son accompagnateur) ne portaient pas de ceinture de sécurité (puisque le véhicule en était dépourvu) ;

42. Pour un tel trajet (comme pour de nombreux autres de même longueur, origine et destination que la partie défenderesse DR promouvait et réalisait déjà avant même de demander de s'assurer auprès de la présente partie requérante, lui-même ou en faisant appel à des conducteurs tiers, dont la partie intervenante FN, sans expérience de conduite) qui, au plus court, entre la ville de Romont, en Suisse, et la ville de Guarda, au Portugal, faisait 1 643 km, il était prévu une durée de voyage de 16 heures d'affilée ;

43. Alors que la durée du voyage, sans pause, dans des conditions normales et en respectant les règles de circulation, notamment relatives aux différentes vitesses maximales autorisées sur les routes empruntées le long du parcours, ne pourrait jamais être inférieure à 17 heures ;

44. Le voyage tragique a commencé à 20 h 30 dans la ville suisse de Romont.

[Or. 19] 45. L'accident s'est produit environ 3 h 10 après le départ ;

46. La distance la plus courte entre ce point de départ et le lieu de l'accident est de 381 kilomètres, dont 269 sur autoroute et le reste sur des routes nationales ;

47. Distance qui, dans des conditions normales et en respectant les règles de la route, notamment concernant les vitesses maximales autorisées sur les tronçons empruntés, se fait en 04 h 39 ;

48. Le véhicule 80-PX-30 n'avait ni tachygraphe ni système pour enregistrer les temps de conduite continus ou fractionnés de ses conducteurs ;

49. Au moment de l'accident fatal, le véhicule 80-PX-30 tractait une remorque d'un poids brut de 1 300 kg (à vide), mais chargée du reste des valises et des biens des passagers ;

50. Le poids des personnes et des objets qu'elles transportaient a engendré une augmentation anormale de l'instabilité du véhicule, aggravée de manière

exponentielle par l'exécution de manœuvres telles que des dépassements et la conduite à des vitesses supérieures à 90 km/heure ;

51. La violence du choc avec le poids-lourd a fait que les passagers qui n'étaient pas attachés ont été projetés sur ceux qui étaient assis devant eux, ce qui a aggravé leur risque de mort et y a nécessairement contribué ;

52. Le véhicule 80-PX-30 circulait avec au moins un pneu sans sculptures, dit familièrement un pneu « chauve » ;

53. La remorque n'était pas couverte par le contrat d'assurance en question ;

54. Lors de l'accident, la partie défenderesse DR circulait quelques kilomètres en avant du véhicule 80-PX-30 au volant d'un autre véhicule chargé de ressortissants portugais dont chacun avait également payé une somme d'au moins 100 euros pour ce service ;

55. À la suite de l'accident, une procédure pénale a été engagée en France (procès-verbal n° 15647/00174/2016 BMO YZEURE BR Moulins) à l'encontre la partie défenderesse ainsi que du conducteur FN, son neveu et conducteur du véhicule, au titre de laquelle ils ont été placés en détention préventive et mis en examen pour plusieurs délits, notamment pour (1) homicide involontaire par violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité et de prudence, (2) circulation de véhicule dans des conditions illégales, eu égard à l'objet pour lequel [Or. 20] il était agréé, (3) circulation de véhicule à moteur avec des pneus sans toile, lisses ou « chauves » :

56. Le contrat d'assurance a été convenu avec l'intervention d'un agent choisi par la partie requérante, avec pouvoir de représentation, qui a son domicile professionnel à Aguiar da Beira, qui est une municipalité voisine de Trancoso, où réside l'assuré ;

57. La partie défenderesse DR faisait de la publicité pour son activité professionnelle en plusieurs endroits de la région ;

58. Le véhicule assuré a été contrôlé par l'agent ;

59. Le véhicule qui fait l'objet de ce contrat d'assurance était auparavant assuré par la présente partie requérante au nom de son précédent propriétaire MO ;

60. La partie requérante connaissait l'état technique du véhicule assuré, tel qu'il avait été déclaré dans l'offre contractuelle ;

61. C'est la partie défenderesse DR qui s'est rendue à l'agence de la partie intervenante JT pour modifier la police d'assurance de sorte à y inclure la camionnette PX ;

62. Le 27 août 2015, lorsqu'il a été demandé d'assurer la couverture des risques de la circulation de la camionnette Mercedes FB, celle-ci a été contrôlée à la demande de la partie requérante par un expert ad hoc et en présence de la partie intervenante dans la mesure où des couvertures facultatives étaient demandées ;

63. À l'examen visuel, l'intérieur du véhicule ne présentait aucun type de modification/transformation ;

64. Il n'a pas semblé que des sièges auraient été installés à l'intérieur de la carrosserie afin d'augmenter le nombre de passagers ;

65. Le 9 septembre 2015, lors de la signature de l'offre de modification de la police d'assurance afin d'inclure cette camionnette PX, c'est la partie intervenante JT qui l'a contrôlée ;

66. Elle a contrôlé, du regard, l'état des vitres du véhicule eu égard à la couverture contractuelle du risque de bris glace ;

67. Elle a également contrôlé l'intérieur du véhicule PX ;

68. Elle a constaté qu'à l'intérieur de la carrosserie du véhicule PX, il y avait des sièges pour uniquement les six places autorisées et homologuées – cinq (5) pour les passagers et un (1) pour le conducteur ;

**[Or. 21]** 69. Il a constaté qu'il n'y avait pas de sièges supplémentaires, adaptés et clandestins sur le plancher de la carrosserie et derrière la seconde et dernière rangée de sièges ;

70. Il n'a pas non plus vu de marques de glissières ou d'autres pièces sur le plancher qui pourraient indiquer l'existence de sièges supplémentaires et illégaux à cet endroit ;

71. Il n'a pas non plus vu de crochet et de boule d'attelage de remorque installé à l'arrière du véhicule ;

72. À la connaissance de la partie intervenante JT, lorsque l'assurance a été prise et lors de la modification de la police pour inclure le véhicule PX, la partie défenderesse travaillait dans une résidence pour personnes âgées ;

73. De même que sa sœur VS, également employée dans cette même résidence ;

74. La partie défenderesse a déclaré à la partie intervenante JT qu'elle souscrirait l'assurance, en l'occurrence la modification de la police, en qualité de propriétaire du véhicule PX ;

75. Elle a déclaré qu'elle était/serait le conducteur habituel du véhicule ;

76. La partie défenderesse a déclaré que les réponses inscrites sur le formulaire étaient absolument exactes ;

77. Elle a déclaré qu'elle n'avait pas caché d'informations susceptibles d'influencer la décision de la partie requérante concernant l'offre d'assurance ;

78. Elle a en outre déclaré qu'elle était consciente de son obligation de déclarer avec exactitude toutes les circonstances dont elle avait connaissance et qu'elle croyait raisonnablement importantes pour l'appréciation du risque par l'assureur – en l'occurrence la partie requérante – même si ces circonstances n'étaient pas envisagées/indiquées dans les différents champs du formulaire ;

79. Elle a également déclaré qu'elle était consciente de l'obligation de signaler tout changement de circonstances et du risque du contrat pendant la durée de celui-ci ;

80. Elle a également déclaré avoir reçu une copie des conditions générales et particulières de la modalité contractuelle souscrite ainsi que toutes les informations précontractuelles légalement prévues ;

81. La partie intervenante JT est un agent d'assurance légalement enregistré ;

82. La responsabilité civile professionnelle inhérente à l'exercice de son activité d'agent d'assurance est couverte par un contrat d'assurance [omissis] ;

**[Or. 22]** 83. Le contrat a été signé avec Açoriana Seguros, désormais intégrée dans la compagnie d'assurance Seguradoras Unidas, S.A ;

84. Le contrat garantit, conformément aux conditions générales et particulières, l'indemnisation pouvant légalement être exigée de l'assuré, sur la base de la responsabilité civile, pour les dommages matériels ou non matériels causés à des tiers par suite d'actions ou d'omissions survenues dans l'exercice de l'activité professionnelle de l'assuré en sa qualité d'agent d'assurance ;

85. Ce contrat d'assurance, selon les termes convenus, est assorti d'une franchise contractuelle, aux frais de l'assuré, de « 10 pour cent sur la valeur de chaque sinistre, avec un minimum de 500,00 euros » ;

86. L'article 2 des conditions générales de la police de ce contrat, concernant l'« objet du contrat », stipule : « le présent contrat a pour objet la garantie de la responsabilité civile professionnelle inhérente à l'activité de l'assuré, en sa qualité d'agent d'assurance, conformément à la législation spéciale applicable » ;

87. L'article 3, paragraphe 1, relatif aux « garanties du contrat » stipule : « [L]e contrat assure, dans les limites fixées aux conditions particulières et conformément aux dispositions des conditions générales de la police, l'indemnisation qui est légalement exigée de l'assuré au titre de la responsabilité civile pour les dommages patrimoniaux et/ou non patrimoniaux causés aux tiers, résultant d'actions ou d'omissions survenues dans l'exercice de l'activité professionnelle de l'assuré en sa qualité d'agent d'assurance » ;

88. L'article 5, point k), relatif aux « exclusions », stipule que « les dommages causés aux compagnies d'assurance et aux agents d'assurance au nom et pour le compte desquels il exerce son activité » sont réputés exclus du champ d'application du contrat.

B- La juridiction de première instance a estimé que les faits suivants n'avaient pas été prouvés :

1. La partie requérante a appris après le 25 mars 2016 que lorsqu'elle avait demandé de remplacer le véhicule assuré, la partie défenderesse n'en était pas le propriétaire ;

2. Qu'elle n'était pas non plus son conducteur habituel ;

**[Or. 23]** 3. Le véhicule immatriculé 80-PX-30 appartenait à VS lorsque la demande d'assurance a été présentée à la requérante et lui appartenait toujours le 23 mars 2016 ;

4. Les véhicules « PX » et Mitsubishi avaient comme seul conducteur habituel la partie intervenante FN ;

5. Le véhicule « PX » avait plus de 12 places (13 places) dont plus de 3 non pourvues de ceinture de sécurité ;

6. Les autres véhicules avec lesquels elle exploitait son entreprise étaient immatriculés au nom de différentes personnes, précisément pour éviter que la partie requérante puisse même douter que 3 véhicules de tourisme étaient utilisés à des fins strictement « privées » ;

7. Le conducteur FN avait déjà été contrôlé par la police française en excès de vitesse à au moins 14 reprises entre le 24 mars 2015 et le 24 mars 2016 sur ce même trajet, dont la dernière fois le 17 mars 2016 ;

8. L'agent d'assurance de la partie requérante savait que la partie défenderesse DR exerçait cette activité professionnelle de transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal ;

9. Tout habitant de cette région de Trancoso et Aguiar da Beira savait que la partie défenderesse DR se livrait à cette activité professionnelle de transport à titre onéreux de personnes entre la Suisse et le Portugal ;

10. La partie défenderesse DR avait déjà transporté des parents et des amis de l'agent d'assurance ;

11. L'agent d'assurance savait parfaitement que le véhicule avait équipé de trois rangées de sièges et disposait d'un crochet d'attelage pour les remorques ;

12. Et il connaissait également l'activité professionnelle à laquelle se livrait son assuré ;

13. La partie intervenante a demandé à la partie défenderesse son permis de conduire, sa carte d'identité, son numéro de contribuable, la carte grise du véhicule PX et son dernier contrôle technique et a vérifié et examiné tous ces documents ;

**[Or. 24]** 14. Elle a constaté que le contrôle technique du véhicule était valide et a également constaté que le véhicule en question était immatriculé au nom de VS ;

15. La partie défenderesse a alors fait savoir à la partie intervenante qu'elle avait acquis la camionnette PX après l'avoir achetée à sa sœur VS ;

16. La partie intervenante a demandé à la partie défenderesse d'inscrire dès que possible le véhicule à son nom auprès de la Conservatória do Registo Automóvel [service des immatriculations] et lui fournisse un document le prouvant ;

17. Malgré plusieurs appels téléphoniques de la partie intervenante insistant auprès de VS afin de procéder à la régularisation de la situation du véhicule, le fait est qu'au moment de l'accident, ladite situation n'était toujours pas régularisée ;

18. La partie intervenante avait insisté en ce sens par téléphone auprès de la propriétaire enregistrée car la partie défenderesse/preneur d'assurance s'était entre temps absentée, partie à l'étranger ;

19. La partie intervenante a appris dans les médias, et immédiatement après le tragique accident du 24 mars 2016, que le véhicule PX était impliqué ;

20. La partie intervenante n'a su qu'après l'accident que la partie défenderesse avait utilisé le véhicule PX pour effectuer le transport clandestin à titre onéreux de passagers lors du trajet fatidique ;

21. Et que le véhicule PX circulait avec 12 passagers, des ressortissants portugais, à bord ;

22. Et que la partie défenderesse avait transformé/modifié le véhicule en y installant deux rangées de sièges non homologués à l'intérieur et sur le plancher de la carrosserie ;

23. Et que le véhicule PX, le jour et à l'heure de l'accident, était conduit par le jeune FN, 19 ans, titulaire d'un permis de conduire délivré le 19 novembre 2014 ;

24. Et que le véhicule PX circulait à cette occasion avec une remorque accouplée à l'arrière ;

25. On ignore si, au moment du tragique accident, la partie défenderesse effectuait un transport de ressortissants portugais à titre onéreux, lucratif, clandestin et sans licence, et si oui, depuis quand, avec quel véhicule et dans quelles circonstances ;

26. La partie intervenante n'a jamais revu le véhicule PX après l'avoir contrôlé ;

27. Elle n'a jamais revu non plus la partie défenderesse ;

28. Et encore moins ledit FN que d'ailleurs elle ne connaissait même pas ;

**[Or. 25]** 29. Avant l'accident du 24 mars 2016, la partie intervenante n'a jamais eu idée que la partie défenderesse exerçait illégalement et clandestinement le transport, en l'espèce, international de personnes ;

30. À sa connaissance, jamais des parents ou des amis à elle n'ont voyagé dans le véhicule PX ni dans aucun autre moyen de transport de la partie défenderesse DR ;

31. La partie défenderesse n'a jamais informé la partie intervenante qu'elle utiliserait le véhicule PX à des fins autres que privées ;

32. Ni à plus forte raison qu'elle l'utiliserait pour le transport international, à titre onéreux et lucratif de personnes, à savoir les ressortissants portugais, du Portugal vers un autre pays et inversement ;

33. Ni que le véhicule PX circulerait avec une remorque accouplée à l'arrière ;

34. Au moment du dépôt de la demande de modification, la partie intervenante a averti la partie défenderesse qu'elle devait répondre sincèrement à toutes les questions posées, faute de quoi la compagnie d'assurance ne prendrait pas en charge l'objet assuré ;

35. La partie défenderesse ne s'est jamais plus rendue dans les bureaux de la partie intervenante ;

36. Si, au moment de l'acceptation de la demande, la partie défenderesse avait informé la partie intervenante qu'elle utiliserait le véhicule à des fins autres que privées, et notamment qu'elle l'utiliserait dans le cadre d'une activité commerciale de transport à titre onéreux, international de personnes, même sans dépasser le nombre homologué de personnes à bord, cette dernière aurait immédiatement refusé la demande.

IV- Au regard des conclusions du mémoire en appel et de leur comparaison avec le jugement attaqué, il convient de statuer dans le présent appel sur le fait de savoir si, contrairement à ce qui a été estimé en première instance, la nullité absolue du contrat d'assurance pour manque d'intérêt digne d'être juridiquement protégé doit être considérée comme opposable aux tiers lésés et au FGA.

S'il est conclu qu'elle est opposable - auquel cas il serait donné gain de cause à l'appel formé par Liberty - fera alors également l'objet de l'appel, eu égard à l'extension de celui-ci opérée par le FGA, le fait de savoir si la preuve produite impliquera la modification du point 8 des faits non prouvés, de sorte qu'il soit considéré comme prouvé que l'agent d'assurance de la partie requérante avait connaissance de l'activité à laquelle se livrait la partie défenderesse concernant le

transport clandestin de personnes entre la Suisse et le Portugal et si, dans ce cas-là, la [Or. 26] partie requérante ne pouvait pas invoquer l'invalidité du contrat, pour abus de droit au sens de « venire contra factum proprium » ; et si, en tout état de cause, le défaut d'intérêt digne d'être juridiquement protégé devait se résumer aux fausses déclarations du preneur d'assurance et, par conséquent, il était conclu qu'il était question d'une simple nullité relative du contrat, s'il aurait dû être conclu, dans le cadre du droit interne, que cette nullité relative était inopposable aux tiers lésés et au FGA ; et, si cette interprétation n'était pas retenue, et s'il était considéré que le contrat était entaché d'une nullité absolue, si cette nullité ne pouvait plus être invoquée après le sinistre.

Conformément au mécanisme de subsidiarité subordonné à l'extension de l'objet de l'assurance sous quelque forme que ce soit, notamment celles prévues à l'article 636, paragraphes 1 et 2, deuxième partie, du code de procédure civile, il convient tout d'abord d'apprécier l'appel formé par la compagnie d'assurance.

Il est donc important de garder à l'esprit que, compte tenu du fait que le contrat d'assurance, vu la couverture obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule assuré, même s'il s'y ajoute la couverture du bris de glace, du décès ou de l'incapacité du conducteur, des frais de traitement du conducteur, de l'incapacité totale de travail du conducteur et l'assistance en voyage plus, est un contrat d'assurance obligatoire et, eu égard à la date sa conclusion, le 27 août 2015 (date à laquelle la police couvrait initialement le risque résultant de l'utilisation du véhicule « FB » et qui, quelques jours plus tard, a couvert le risque résultant de l'utilisation du véhicule « PX », à la suite de la modification du contrat d'assurance demandée par la partie défenderesse et acceptée par la partie requérante) il est soumis au régime juridique du décret-loi n° 291/2007, du 21 août 2007, et du décret-loi n° 72/2008, du 16 avril 2008 (loi sur les contrats d'assurance), bien que, s'agissant du décret-loi n° 72/2008, dans la seule mesure où le régime du décret-loi n° 291/2007, eu égard à son article 2, n'est pas incompatible avec dudit décret-loi n° 72/2008.

Il est également important de garder à l'esprit qu'il n'a pas été prouvé dans cette affaire que la partie défenderesse DR n'était pas le propriétaire du véhicule, et qu'il n'a pas davantage été prouvé qu'il n'était pas le conducteur habituel du véhicule « PX » [omissis].

Naturellement, il convient de prendre en considération, en s'appuyant ici sur l'analyse minutieuse réalisée en première instance, le fait qu'il a été établi que la partie défenderesse, « lors de la conclusion du contrat [Or. 27] d'assurance initial et lors de sa modification, a fait de fausses déclarations à la compagnie d'assurance requérante en ce qu'elle a déclaré qu'elle destinait de véhicule à son usage privé alors qu'elle le destinait à l'activité clandestine, parce qu'elle n'avait pas été déclarée ni agréée par une quelconque autorité, de transport international de personnes et de marchandises entre le Portugal et la Suisse. Et il a également été établi que, postérieurement à la conclusion/modification du contrat d'assurance, elle avait modifié le nombre de places du véhicule (en le dotant non

*plus de 9 mais de 12 places) et avait alors circulé avec celui-ci accouplé à une remorque (d'un poids brut de 1 300 kg) à l'arrière et avait permis à son neveu, la partie intervenante FN, de le conduire alors qu'il n'avait que 19 ans et était détenteur d'un permis de conduire de catégorie "B", qui ne lui permettait de conduire que des véhicules transportant un maximum de 9 passagers et tractant une remorque d'un poids brut n'excédant pas 750 kg – tout en omettant de révéler ces faits à la compagnie d'assurance partie requérante, qui ne connaissait pas la portée du risque résultant de la circulation de ce véhicule ».*

Sur la base de ces faits, la juridiction de première instance a conclu que *« la partie défenderesse a enfreint les dispositions des articles 24, paragraphe 1 et 91, paragraphe 1, du régime juridique des contrats d'assurance, en fournissant de fausses informations à la compagnie d'assurance/partie requérante concernant la destination du véhicule couvert par le contrat d'assurance (utilisation dans le cadre de son activité clandestine de transport international de personnes et de marchandises) et en occultant la modification des caractéristiques du véhicule (nombre de personnes transportées) et le fait qu'il circulait avec une remorque attelée », eu égard au fait qu'étaient en cause « de fausses déclarations et des omissions intentionnelles du preneur d'assurance et assuré (partie défenderesse) qui ont causé l'erreur commerciale de la compagnie d'assurance partie requérante et conféré un caractère essentiel à l'erreur, qui, conformément à l'article 25, paragraphe 1, du régime juridique des contrats d'assurance, entraînent la nullité relative du contrat d'assurance – eu égard au fait que la partie requérante/compagnie d'assurance a formé le recours après l'accident intervenu en France et qu'il n'a pas été prouvé qu'elle avait connaissance de ces mensonges et omissions avant l'accident (voir article 25, paragraphe 3) ».* Il a été souligné que *« en fait, comme cela a été établi, la partie défenderesse savait pertinemment que si elle avait informé la partie requérante de l'activité à laquelle elle se livrait et qu'elle souhaitait développer grâce au véhicule assuré, celle-ci n'aurait jamais accepté de conclure avec elle le contrat d'assurance en question, et encore moins le changement ultérieur de véhicule assuré. Et que, à l'inverse, elle aurait refusé d'accepter le transfert dans son chef des risques que la partie défenderesse encourait en réalité compte tenu de son activité – une erreur essentielle est dès lors en cause, c'est-à-dire une erreur ayant déterminé la décision commerciale ».*

**[Or. 28]** Il a également été jugé en première instance que, outre la nullité relative du contrat d'assurance en cause, il y a nullité absolue, conformément à l'article 43, paragraphe 1, du régime juridique des contrats d'assurance, dans la mesure où l'intérêt de l'assuré, s'agissant du risque couvert, n'est pas digne d'être juridiquement protégé.

Toutefois, le jugement de première instance n'a pas exclu que la partie défenderesse ait eu un intérêt à la conclusion du contrat, dans la mesure où *« il y aurait également un intérêt à conclure le contrat d'assurance pour les personnes qui possèdent le véhicule en question », et où « compte tenu des faits établis, (la partie défenderesse) détenant/possédant le véhicule assuré, qu'elle a affecté à*

*l'exercice de son activité clandestine de transport international de personnes et de marchandises, et pouvant conclure le contrat d'assurance (voir article 6, paragraphe 2, du système de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile [décret-loi n° 291/2007]), elle aurait en tout état de cause un intérêt à la conclusion de celui-ci ».*

Ce qui a en revanche été exclu c'est le fait qu'un tel intérêt – à savoir couvrir le risque résultant de l'utilisation et de la circulation du véhicule dans le cadre du transport international clandestin de personnes et de marchandises – était digne d'être juridiquement protégé. Il est ainsi conclu que *« l'intérêt concernant l'assurance doit être digne d'être juridiquement protégé, c'est-à-dire "susceptible d'être juridiquement protégé, c'est-à-dire qu'il fonde, pour le sujet, la possibilité de recourir à des moyens légaux coercitifs ».* Ainsi *« cet intérêt est-il digne d'être juridiquement protégé, en d'autres termes permet-il au preneur d'assurance et assuré d'utiliser les moyens coercitifs normaux pour faire valoir ses droits patrimoniaux ? Il nous semble que la réponse ne peut être que négative. En fait, comme le dit le professeur Pedro Romano Martinez, l'assurance d'un véhicule est entachée de nullité absolue dès lors qu'elle vise à garantir le paiement des dommages résultant du risque causé par une activité illicite. Le risque causé par une activité illicite n'est pas à un intérêt digne d'être juridiquement protégé. On pourrait faire valoir que le risque couvert est celui qui résulte de la circulation du véhicule et non pas de l'activité illégale de la partie défenderesse. Cependant, dans le cas présent, cela revient au même. Il n'a pas été prouvé (ni même allégué) que le véhicule avait une autre affectation. Le véhicule était destiné à l'activité clandestine de la partie défenderesse, le risque couvert est donc le risque résultant de la circulation du véhicule dans le cadre de cette activité illicite. À cet égard, on ne peut ignorer que l'article 14 du régime juridique des contrats d'assurance, qui, sans préjudice des règles générales sur le caractère illégal du contenu de la transaction, interdit la conclusion de contrats d'assurance couvrant des risques qui ne méritent pas d'être juridiquement protégés, notamment les contrats d'assurance couvrant la responsabilité pénale, contraventionnelle ou disciplinaire et le transport de stupéfiants. Et s'agissant du caractère illégal du contenu de la transaction, on ne saurait ignorer que l'article [Or. 29] 280, paragraphe 1, du code civil impose de sanctionner par la nullité absolue le « commerce juridique dont l'objet est (...) contraire à la loi » et que l'article 294 du code civil impose de sanctionner par la nullité absolue les « commerces juridiques conclus à l'encontre d'une disposition légale à caractère impératif ».* L'article 43, paragraphe 1, du régime juridique des contrats d'assurance n'est pas aussi exigeant, en ce qu'il impose de sanctionner par la nullité absolue les contrats d'assurance pour lesquels l'assuré n'a pas un intérêt digne d'être juridiquement protégé s'agissant du risque couvert, mais n'exige pas qu'il soit contraire à la loi ou à une disposition légale impérative - comme l'exprime le Professeur Pedro Romano Martinez, l'absence de caractère juridique, à savoir l'absence de justification pour être juridiquement protégé suffit. Or, étant donné que la partie défenderesse a demandé la conclusion d'un contrat d'assurance ayant pour objet les risques résultant de la circulation d'un véhicule automobile qu'elle a affecté à l'exercice d'une activité illégale, il nous semble évident que le

*risque couvert, qui est essentiellement le risque résultant d'une activité illicite, ne reflète pas un intérêt digne d'être juridiquement protégé et, par conséquent, que le contrat d'assurance est entaché de nullité absolue ».*

Ensuite, il est énoncé dans le jugement attaqué que les invalidités constatées dans le contrat d'assurance – à savoir, de nouveau, la nullité absolue pour manque d'intérêt (de l'assuré) digne d'être juridiquement protégé s'agissant du risque couvert, et la nullité relative, pour violation délibérée de l'obligation de déclaration initiale et du risque qui s'ensuit inhérent à la circulation du véhicule – conformément au droit interne applicable (qui y est interprété avec soin, notamment les articles 22 et 54, paragraphes 3 et 4, du décret-loi n° 291/2007 en liaison avec la loi sur les contrats d'assurance) sont opposables aux tiers lésés et au FGA <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> S'agissant de la nullité absolue du contrat : « (...) la nullité absolue du contrat d'assurance résultant du manque d'intérêt (de l'assuré) digne d'être juridiquement protégé s'agissant du risque couvert est une nullité prévue par la loi sur les contrats d'assurance (voir article 43, paragraphe 1, de la loi sur les contrats d'assurance) et sa cause est antérieure à la date de l'accident, ce qui permet de conclure qu'elle est opposable aux personnes lésées aux termes de l'article 22 du régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile - cette solution résulterait également du régime juridique prévu par la loi sur les contrats d'assurance s'agissant de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile (voir articles 146, paragraphe 1 et 220) ».

S'agissant de la nullité relative du contrat : « S'agissant de la nullité relative du contrat et de la possibilité de l'opposer aux personnes lésées, l'article 22 régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile permet uniquement d'opposer aux personnes lésées les « nullités relatives prévues dans le présent décret-loi », il convient donc tout d'abord d'interpréter ce texte (...). Dans le « présent décret-loi » on ne trouve de référence à la « nullité relative » qu'à l'article 54, paragraphe 4 à propos du droit de subrogation du FGA à l'égard des « personnes ayant contribué à l'erreur ou au vice déterminant la nullité relative ou la nullité absolue du contrat d'assurance ». À cet égard, conformément à ce que soutient le professeur Pedro Romano Martinez (dans son avis), compte tenu des éléments littéraux et logique de l'interprétation, force est de conclure que la nullité relative (ou absolue), prévue dans le présent décret-loi, opposable aux victimes est celle prévue à l'article 54, paragraphe 4, c'est-à-dire une erreur ou un vice déterminant la nullité relative ou absolue du contrat d'assurance » – précisément ce qui est constaté en l'espèce, à savoir que l'erreur commerciale résultant des fausses déclarations intentionnelles détermine la nullité relative du contrat et, dans la mesure où elle impose au FGA de payer des indemnités résultant de l'accident aux tiers lésés, elle permet au FGA de se subroger dans leurs droits. C'est d'ailleurs la solution qui s'harmonise le mieux avec les principes qui ont inspiré le texte. En effet, les droits des personnes lésées étant protégés, du fait de son intervention, seul le FGA peut réclamer à la partie responsable de l'erreur ou du vice qui détermine la nullité relative du contrat le remboursement des sommes versées, puisque cette loi ne confère pas un tel droit à l'assureur induit en erreur. C'est à dire que si la loi avait imposé à l'assureur l'obligation d'indemniser les tiers lésés, alors, comme pour d'autres situations également prévues, elle aurait également permis à l'assureur de se faire rembourser les montants versés ou elle lui aurait certainement permis dans les mêmes conditions qu'elle le permet pour le FGA. Or, elle ne le permet pas (...). Cette interprétation s'impose également, selon les termes du professeur Pedro Romano Martinez, par l'absurde. En effet, si l'assureur peut opposer à des tiers lésés des faits inoffensifs tels que la cession du véhicule ou le non-paiement de la prime, il est incompréhensible qu'il ne puisse pas s'opposer à un comportement dolosif et frauduleux du preneur d'assurance. En revanche, si le FGA dispose d'un droit de recours contre le responsable de l'erreur déterminant la nullité relative du contrat, c'est parce qu'il a l'obligation d'indemniser les tiers lésés - alors

**[Or. 30]** Il y est énoncé précisément ce qui suit : « *Nous concluons donc que le régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile permet à la compagnie d'assurance partie requérante d'opposer aux tiers lésés, conformément à l'article 22, la nullité absolue résultant du manque d'intérêt du preneur d'assurance ou de l'assuré à la conclusion du contrat, ainsi que la nullité absolue et la nullité relative du contrat d'assurance résultant d'une erreur commerciale* », point que la compagnie d'assurance/appelante ne remet pas en cause dans son appel.

Mais il est conclu, dans le jugement attaqué, que ce résultat, ladite opposabilité, n'est pas compatible avec le droit européen, au motif que : « *Ainsi, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive et à l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive, suivant une interprétation conforme au droit de l'Union européenne et conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les États membres ne peuvent pas faire obstacle à l'effet utile de ces directives, par conséquent l'État portugais ne pouvait pas prévoir à l'article 22 du régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile que la compagnie d'assurance puisse opposer aux personnes lésées et au FGA des exceptions résultant de l'invalidité du contrat bien qu'elles soient contemporaines avec sa conclusion* ».

À cet égard, il est affirmé ce qui suit : « *... il y a également lieu de considérer que dans la mesure où sont en cause des directives communautaires, l'interprétation de l'article 8, paragraphe 4, de la constitution de la République portugaise en liaison avec les articles 19, paragraphe 3, sous b), 267, sous b), 288 et 291 du traité et eu égard à la jurisprudence de la Cour, impose de reconnaître que le droit de l'Union européenne prime la règle en conflit du droit national, puisque cela ne porte pas atteinte aux principes fondamentaux de l'État de droit démocratique, de sorte à permettre une [Or. 31] protection uniforme des citoyens sur tout le territoire de l'Union européenne, selon une interprétation conforme au droit de l'Union.*

Enfin, il est énoncé que « *Ce faisant, il y a lieu de conclure que le contrat d'assurance, inter partes, est invalide (nullité absolue, faute d'intérêt digne d'être juridiquement protégé, et nullité relative, en raison des fausses déclarations et omissions intentionnelles du preneur d'assurance), mais que cette invalidité ne peut être opposée par la compagnie d'assurance aux tiers lésés et au FGA* ».

Dans l'analyse du parcours suivi en première instance, il importe avant tout de comprendre pourquoi il a été considéré que le droit européen ferait obstacle à ce que la compagnie d'assurance puisse opposer aux personnes lésées et au FGA des exceptions résultant de l'invalidité du contrat.

*que cette obligation n'existe pas pour l'assureur, lequel peut opposer cette exception aux tiers. En outre, on ne comprend pas pourquoi la loi prévoit le droit de recours pour le FGA et, suivant l'interprétation de l'inopposabilité aux tiers, ne le permettrait pas pour l'assureur ».*

Après avoir de nouveau lu le jugement, tout indique que cette conclusion est intervenue après avoir mentionné la divergence de jurisprudence apparue sur la base de l'article 14 du décret-loi n° 522/85 (qui est d'ailleurs équivalent à l'actuel article 22 du décret-loi n° 291/2007) et des articles 428 et 429 du code du commerce, en ce qui concerne le vice entachant le contrat d'assurance, résultant de fausses déclarations du preneur d'assurance s'agissant du fait qu'il est le propriétaire et/ou le conducteur habituel du véhicule, à savoir la nullité absolue pour défaut d'intérêt du preneur d'assurance exigé par la loi, ou la simple nullité relative, pour erreur vice, et, par conséquent, l'opposabilité ou la non opposabilité de l'un ou l'autre de ces vices aux tiers lésés et au FGA <sup>2</sup>, puis renvoyé à l'arrêt du Supremo Tribunal de Justiça [omissis] et à l'arrêt qui s'en est suivi dans l'affaire C-287/16, en réponse à la question préjudicielle posée dans cet arrêt.

La question était la suivante : « *L'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE, l'article 2, paragraphe 1, de la directive 84/5/CEE et l'article 1<sup>er</sup> de la directive 90/232/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs s'opposent-ils à une [Or. 32] législation nationale qui frappe de nullité absolue un contrat d'assurance en raison de fausses déclarations en ce qui concerne le propriétaire du véhicule automobile ainsi que l'identité de son conducteur habituel, car le contrat a été conclu par une personne qui n'a aucun intérêt économique à la circulation du véhicule et avec l'intention frauduleuse sous-jacente des intéressés (le preneur d'assurance, le propriétaire du véhicule et son conducteur habituel) d'obtenir la couverture des risques de circulation grâce à i) la conclusion d'un contrat que l'assureur n'aurait pas conclu s'il avait connu l'identité du preneur d'assurance et ii) moyennant le paiement d'une prime inférieure à celle qui serait due eu égard à l'âge du conducteur habituel ?* »

La cour ayant répondu, dans cet arrêt du 20 juillet 2017, ce qui suit : « *L'article 3, paragraphe 1, 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 de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, et l'article 2, paragraphe 1, 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, doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de*

<sup>2</sup> [omissis]

*laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat ».*

Il semble que, partant du principe selon lequel la situation en l'espèce et celle visée dans l'arrêt susmentionné de la Cour étaient équivalentes, la juridiction de première instance a conclu que notre droit interne était contraire au droit communautaire en ce qui concerne cette opposabilité/inopposabilité et a fait prévaloir la solution du droit communautaire, et ce conformément au principe de la primauté du droit communautaire sur le droit interne - et a donc conclu que la compagnie d'assurance requérante ne pouvait pas opposer aux tiers lésés et au FGA l'invalidité du contrat d'assurance résultant de la nullité absolue pour défaut **[Or. 33]** d'intérêt digne d'être juridiquement protégé, ou de la nullité relative pour fausses déclarations et omissions intentionnelles du preneur d'assurance.

C'est, en substance, cette conclusion que la compagnie d'assurance/appelante souhaite voir renversée grâce au présent appel. Elle invoque à cet effet la circonstance que, par l'intermédiaire du décret-loi n° 291/2007, du 21 août 2007, le législateur a volontairement transposé partiellement dans l'ordre juridique interne la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2002, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, c'est en effet ce qu'énoncent ses considérants, et la circonstance que les directives n'ont pas d'effet direct horizontal, considération qui, comme elle a cherché à le démontrer, est pour l'essentiel constante dans la jurisprudence de la Cour ; elle fait valoir qu'il serait inutile de s'appuyer sur le principe de l'interprétation conforme, qui constitue une alternative à l'absence d'effet direct horizontal des directives, parce que, dans la situation concrète, l'interprétation de la législation nationale en conformité avec le droit de l'Union européenne impliquerait une interprétation contra legem du droit interne, puisque, ainsi qu'il ressort à l'évidence du jugement attaqué, notre loi interne, dûment interprétée, ne permet pas d'autre résultat que celui de l'opposabilité, et la Cour a mis en évidence dans l'énoncé de ce principe qu'il ne pouvait servir de fondement à une interprétation contra legem du droit.

Examinons ce point plus en détail.

Dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'article 288 fait référence aux actes juridiques de l'Union :

*« Pour exercer les compétences de l'Union, les institutions adoptent des règlements, des directives, des décisions, des recommandations et des avis. Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre. La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens. La décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci. Les recommandations et les avis ne lient pas. »*

**[Or. 34]** Il ne fait aucun doute, à la lumière de ce texte, qu'une directive n'est pas directement applicable - elle lie les États membres quant à sa transposition, elle ne prend effet qu'après cette transposition.

Comme le signale Sofia Oliveira Pais<sup>3</sup> « *les directives sont généralement considérées comme étant des instruments (incomplets) mis à la disposition des institutions européennes, dans le respect des traités, pour harmoniser les législations nationales. (...) Il s'agit d'actes qui fixent le résultat à atteindre par les États membres tout en les laissant libre quant à la forme et aux moyens pour y parvenir, cependant qu'ils sont tenus de transposer les directives dans l'ordre juridique national dans le délai fixé, généralement dans les directives elles-mêmes* ».

Le fait est que si les États n'adoptent pas les mesures nationales nécessaires pour atteindre les objectifs visés dans la directive, ils sont privés (estopped) du droit d'invoquer leur manquement à l'encontre du particulier et de refuser l'effet direct des directives, comme l'énonce (en tant que « principe d'estoppel ») l'arrêt Ratti.

La jurisprudence européenne ne s'oppose pas à l'effet direct vertical des directives compte tenu de leur caractère obligatoire, une personne peut ainsi se prévaloir devant un juge national d'une règle communautaire à l'encontre de toute autorité publique de sorte que l'on peut dire que « *...lorsqu'un acte, bien que non adressé aux particuliers, leur confère directement des droits (effet direct en tant que tel) ou, en imposant des obligations aux États à l'égard des particuliers, leur confère indirectement des droits (effet direct réfléchi), les particuliers concernés peuvent invoquer ces droits devant les organes nationaux chargés de l'application de la loi, même si ces actes de l'Union n'ont pas encore été transposés en droit national* »<sup>4</sup>.

La question se pose toutefois en ce qui concerne l'effet direct horizontal – en vertu duquel un particulier pourrait invoquer devant les juridictions une règle communautaire contenue dans une directive à l'encontre d'un autre particulier.

La Cour refuse l'effet direct horizontal, ce qui est perceptible notamment dans l'arrêt Marshall, du 26 février 1986, affaire 152/84 et dans l'arrêt Faccini Dori, du 14 juillet 1994, affaire C-91/92.

**[Or. 35]** En effet, dans l'arrêt Marshall, la Cour a énoncé que « *une directive ne peut pas par elle-même créer d'obligations dans le chef d'un particulier et qu'une disposition d'une directive ne peut donc pas être invoquée en tant que telle à l'encontre d'une telle personne* ». Et au point 24 de l'arrêt dans l'affaire Faccini Dori, la Cour a énoncé qu'étendre la jurisprudence relative au droit d'invoquer des directives à l'encontre l'État au domaine des rapports entre les particuliers

<sup>3</sup> « *Princípios Fundamentais de Direito da União Europeia - Princípio do Efeito Directo* », p. 26.

<sup>4</sup> Fausto Quadros, « *Direito da União Europeia* », 3<sup>ème</sup> édition, 2018, pages 541 -543.

*« reviendrait à reconnaître à la Communauté 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 ».*

De même, la Cour a très clairement affirmé que les directives étaient dépourvues d'effet direct horizontal au paragraphe 46 de l'arrêt Kuctikdeveci, dans lequel elle énonce qu'« à cet égard, s'agissant d'un litige entre particuliers, la Cour a constamment jugé qu'une directive ne peut pas, par elle-même, créer d'obligations dans le chef d'un particulier et ne peut donc être invoquée en tant que telle à son encontre », et plus récemment, dans l'arrêt Seda du 19 janvier 2010, affaire C-555/07, la Cour a réaffirmé que les directives n'avaient pas d'effet direct horizontal.

Sofia Oliveira Pais<sup>5</sup> souligne que les arguments que la Cour fait valoir pour refuser l'effet horizontal aux directives – notamment la sécurité juridique et bien évidemment le fait que reconnaître un effet horizontal aux dispositions de la directive finirait par éliminer la distinction entre directive et règlement – ont été réfutés par la doctrine, qui souligne que « la notion d'effet est unitaire et ne devrait pas être artificiellement divisée en plans vertical et horizontal » ; que « la jurisprudence de la Cour sur l'effet direct de ces actes a modifié leur nature, en leur permettant de conférer directement des droits aux particuliers, de sorte qu'il n'est pas logique d'accepter uniquement un effet vertical des directives » ; que « le refus de l'effet horizontal des directives a des conséquences discriminatoires ; le refus de cet effet peut fausser concurrence ».

Toutefois, l'auteure en cause conclut que : « En dépit de la pertinence des arguments présentés, le fait est que, jusqu'à présent, la jurisprudence Marshall est toujours valable ».

**[Or. 36]** Toutefois, si, pour l'essentiel, l'absence d'effet direct horizontal des directives reste l'interprétation retenue – et ce malgré les contributions dans le sens contraire concernant le « principe de l'effet direct » – des solutions alternatives à cette absence d'effet horizontal ont été développées. Sofia Oliveira Pais mentionne, à cet égard, l'adoption d'une notion large de l'État, le recours au mécanisme de l'interprétation conforme et l'affirmation du principe de la responsabilité de l'État pour violation du droit de l'Union.

Le renvoi préjudiciel peut également être, en dernier lieu, un moyen de pallier le refus de reconnaître un effet direct horizontal aux directives dès lors que « les décisions que la Cour prend ainsi ont une portée générale de sorte que les juridictions nationales sont tenues de respecter le sens et la portée qu'elles confèrent aux règles communautaires »<sup>6</sup>. Il y a lieu de remarquer que compte

<sup>5</sup> Op. cit.

<sup>6</sup> Arrêt du Supremo Tribunal de Justiça, du 20 janvier 2010 [OMISSIS], dans lequel il est également énoncé que : « Ainsi, et pour ce qui nous intéresse, conformément à l'article 234, sous a), du traité, la Cour est compétente pour statuer, à titre préjudiciel, sur l'interprétation dudit traité. Cet aspect du renvoi préjudiciel concerne l'interprétation et, conformément aux

*tenu de ces arrêts, (non seulement) le juge national est habilité à interpréter le droit national à la lumière du droit de l'Union (mais il a aussi) « a l'autorisation de ne pas appliquer les règles nationales non conformes au droit de l'Union »<sup>7</sup>. « Elles donnent une sorte d'effet erga omnes à l'acte interprété et doivent être appliquées, de la même manière, par toutes les juridictions de tous les États membres »<sup>8</sup>.*

Le recours à des solutions palliant l'absence d'effet direct horizontal pour faire valoir entre particuliers une certaine règle d'une directive est tout d'abord légitimé par le principe de la primauté du droit de l'Union qui concourt à [Or. 37] l'affirmation du principe de la protection juridictionnelle effective de sorte à éviter que la responsabilité de l'État puisse être engagée pour violation du droit de l'Union<sup>9</sup>.

Étant donné que la juridiction de première instance a statué essentiellement sur la base du principe de la primauté du droit de l'Union, il est important d'y faire brièvement référence.

Ce principe ne découle pas du droit primaire (c'est-à-dire des textes fondamentaux de l'ordre juridique européen), mais est plutôt une construction jurisprudentielle de la Cour, ce qui signifie, en bref, que « lorsqu'une règle de droit communautaire existe déjà et qu'une règle nationale lui est contraire, cette dernière ne peut plus être appliquée ». Sofia Oliveira Pais signale qu'il s'agit d'« une condition structurante, une exigence existentielle de l'ordre juridique de l'Union, c'est-à-dire une primauté nécessaire »<sup>10</sup>. Elle souligne également qu'ainsi qu'il ressort de l'arrêt Internationale Handelsgesellschaft, du 17 décembre

*règles générales, l'interprétation d'une règle en fait partie. Fait alors de nouveau surface la primauté du droit communautaire, cette fois-ci dans son aspect d'intégration interprétative. Les décisions ainsi rendues par la Cour ont une portée générale, de sorte que les juridictions nationales sont tenues de respecter le sens et la portée qu'elles confèrent aux règles communautaires » [omissis].*

<sup>7</sup> Rosa Tching, « Juiz Nacional- um juiz cada vez mais europeu », Julgar n° 14- 2011, p 145.

<sup>8</sup> Voir Alessandra Silveira et Sophie Perez Fernandes, dans l'étude « O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial », in Cadernos de Direito Privado, n.° 34 avril/juin 2011, p. 6.

<sup>9</sup> Le principe de la protection juridictionnelle effective du droit de l'Union, selon Alessandra Silveira dans « Princípios de Direito da União europeia », 2009, p. 96, « suppose que l'efficacité du droit de l'Union soit subordonné à la garantie juridictionnelle de ses règles ; il comprend le droit d'accès à la justice, le droit à un procès équitable, le droit à un recours effectif et implique que le juge national applique des mesures provisoires visant à prévenir toute atteinte irréparable aux droits des personnes résultant du droit de l'Union, même si ces mesures ne sont pas prévues ou sont interdites par le droit national ».

Le principe de la responsabilité de l'État pour violation du droit de l'Union « accorde aux individus un droit à réparation de la part l'État lorsque leurs droits sont affectés par un comportement illégal des organes législatifs, exécutifs et judiciaires » - R T 137, note 14.

<sup>10</sup> Op. cit., p. 51.

1970, affaire 11/70, la Cour « n'a pas hésité à affirmer la supériorité de l'Union sur toutes les règles de droit interne des États membres quel que soit leur niveau hiérarchique, y compris donc celles de nature constitutionnelle », dès lors « les juridictions nationales sont tenues d'assurer l'application du droit de l'Union directement applicable (Arrêt Simmenthal, du 9 mars 1978, affaire 106/77) et d'ignorer ou de ne pas appliquer le droit national susceptible de compromettre ou d'entraver la pleine application du droit de l'Union ».

L'idée est de conforter la position juridique des particuliers face aux manquements des États. Selon Rosa Tching<sup>11</sup> : « Ainsi, eu regard à l'arrêt Van Gend en Loos, précité, et aux nombreux autres qui l'on suivi (parmi lesquels il convient de souligner les arrêts Franz Grad, du 6 octobre 1970, affaire 9/70, Van Duyn, du 4 décembre 1974, affaire 41/74, et [Or. 38] Ursula Becker, du 19 janvier 1982, affaire 8/81), le principe de l'effet direct des actes juridiques européens permet aux particulier de faire valoir devant le juge les règles européennes qui imposent des obligations ou octroient des droits de manière suffisamment précise et inconditionnelle ».

Elle ajoute que « pour accorder un effet direct à une disposition du droit de l'Union, la jurisprudence de la Cour exige que trois conditions soient remplies : la règle doit être suffisamment claire et précise ; elle doit être inconditionnelle, et elle doit être propre à produire ses effets sans qu'aucune disposition nationale ou européenne la complétant soit nécessaire ».

João Gomes de Sousa<sup>12</sup> signale que la jurisprudence de la Cour considère que « une directive qui n'a pas été transposée peut produire directement certains effets si : a) elle n'a pas été transposée dans la législation nationale ou a été incorrectement transposée ; b) les dispositions de la directive sont inconditionnelles et suffisamment claires et précises ; c) les dispositions de la directive confèrent des droits aux particuliers ; d) le délai de transposition est écoulé », et il ajoute que « dès lors que ces conditions sont remplies, les particuliers peuvent invoquer la directive devant une juridiction », et ajoute que « le fait que ces conditions soient ou non cumulatives est discuté (mais n'est pas vraiment discutable) » et que « la lecture des arrêts pertinents de la Cour semble inculquer l'idée de caractère cumulatif ».

Dans l'arrêt Susanne Gassmayr contre Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, du 1<sup>er</sup> juillet 2010 (affaire C-198/08), la Cour explique, au point 44, ce qu'il convient d'entendre par dispositions inconditionnelles et suffisamment claires et précises : « Selon la jurisprudence constante de la Cour, dans tous les cas où des dispositions d'une directive apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises, les particuliers sont fondés à

<sup>11</sup> Article précité, citant Alessandra Silveira et Miguel Gorjão Henriques, in « Direito Comunitário », 5<sup>ème</sup> édition, p. 316/317.

<sup>12</sup> In « Interpretar, Traduzir e Informar : "incómodos" da modernidade ? » Julgar online, mars 2019/174.

*les invoquer devant le juge national à l'encontre de l'État, soit lorsque celui-ci s'abstient de transposer dans les délais la directive en droit national, soit lorsqu'il en fait une transposition incorrecte (...) » Et au point 45 : « Une disposition du droit de l'Union est inconditionnelle lorsqu'elle énonce une obligation qui n'est [Or. 39] assortie d'aucune condition ni subordonnée, dans son exécution ou dans ses effets, à l'intervention d'aucun acte soit des institutions de l'Union, soit des États membres. Elle est suffisamment précise pour être invoquée par un justiciable et appliquée par le juge lorsqu'elle énonce une obligation dans des termes non équivoques (...) ».*

Parmi les mécanismes alternatifs à l'absence d'effet direct horizontal des directives, celui qui nous intéresse ici c'est le mécanisme de l'interprétation conforme, également appelé principe de l'effet indirect ou principe de l'interprétation loyale, qui repose en substance sur l'obligation pour les juridictions nationales d'interpréter le droit national transposant une directive à la lumière du texte et de l'objet de celle-ci.

Ce principe a été formulé pour la première fois dans l'arrêt Von Colson et Kamann, dans lequel il s'agissait d'appliquer une directive éventuellement incompatible avec l'acte national de transposition, dans une relation verticale, mais ce principe a été clairement reconnu dans l'arrêt Marleasing, du 13 novembre 1990, affaire C-106/89, au regard duquel il est devenu évident que le mécanisme de l'interprétation devrait être appliqué également aux relations entre particuliers et non pas seulement aux relations verticales ; qu'il concernait toutes les autorités des États membres et toute la législation nationale, comme un tout, antérieure et postérieure à la directive et non pas seulement la législation nationale adoptée spécifiquement pour transposer la directive ; qu'en appliquant le droit national, les organes juridictionnels nationaux appelés à l'interpréter étaient tenus de prendre en considération l'ensemble des règles de ce droit et d'appliquer les méthodes d'interprétation reconnues par celui-ci de sorte à l'interpréter, dans la mesure du possible, à la lumière du texte et de la finalité de la directive en cause, pour atteindre le résultat visé par celle-ci et se conformer ainsi à l'article 288, troisième alinéa, TFUE »<sup>13</sup>.

*« Cela signifie que l'individu a le droit d'exiger devant les instances étatiques compétentes l'application de la directive, non pas dans le sens qui lui est donné dans l'acte de transposition, mais dans le sens qui, de fait, résulte de la lettre et de l'esprit de la directive ».* Rosa Tching signale également, dans un commentaire concernant l'arrêt Marshall, que *« celui-ci incite les juridictions nationales à aller jusqu'aux limites de leurs possibilités et de leur compétence [Or. 40] pour garantir l'interprétation et l'application du droit national à la lumière du droit de l'Union »* et que *« le juge national doit, parmi les méthodes permises par son système juridique, donner la priorité à la méthode qui lui permette d'interpréter la disposition de droit national en cause d'une manière compatible avec la règle*

<sup>13</sup> *Interpretar, Traduzir e Informar: "incómodos" da modernidade?* João Gomes de Sousa Online, mars 2019 – 19.

*communautaire* ». L'expression « dans toute la mesure du possible » apparaît dans l'arrêt Faccini Dori, du 14 juin 1994, affaire 91/92 : « en appliquant le droit national, qu'il s'agisse de dispositions antérieures ou postérieures à la directive, la juridiction nationale appelée à l'interpréter est tenue de le faire dans toute la mesure du possible à la lumière du texte et de la finalité de la directive, pour atteindre le résultat visé par celle-ci et se conformer ainsi à l'article 189, troisième alinéa, du traité. »

Toutefois, dans l'arrêt Adeneler, du 4 juillet 2006, affaire C-212/04, la Cour mentionne les limites de l'interprétation en cause : « l'obligation pour le juge national de se référer au contenu d'une directive lorsqu'il interprète et applique les règles pertinentes du droit interne trouve ses limites dans les principes généraux du droit, et notamment dans ceux de sécurité juridique et de non-rétroactivité, et elle ne peut pas servir de fondement à une interprétation *contra legem* du droit national ».

Sofia Oliveira Pais observe, s'agissant de ces limites : « ... il nous semble évident que l'objectif de la Cour n'a jamais été d'établir une obligation d'interprétation sans aucune limite et de permettre à la juridiction nationale d'outrepasser ses fonctions. Au contraire, la jurisprudence de la Cour fixe plusieurs limites au principe de l'interprétation conforme »<sup>14</sup>.

Une première limite à ce principe a été fixée dans l'affaire Wagner Miret, du 16 décembre 1993, affaire C-334/92, dans laquelle la Cour a déclaré que « l'interprétation conforme n'exige pas une interprétation *contra legem* du droit national, c'est-à-dire qu'on ne saurait exiger une réinterprétation de la loi nationale qui irait à l'encontre de son sens habituel ». Elle ajoute que : « L'interprétation par la juridiction nationale ne doit pas se substituer à l'activité du législateur et cette interprétation ne doit pas être faite sans tenir compte du texte et du contexte de la législation nationale à interpréter (...). En d'autres termes, l'interprétation conforme, dans la mesure du possible, peut être entendue comme ayant la limite suivante : lorsqu'elle interprète la loi [Or. 41] nationale conformément au droit de l'Union européenne, la juridiction nationale doit respecter le principe de la séparation des pouvoirs, sans usurper les pouvoirs législatifs ou exécutifs ».

Plus loin, elle mentionne une autre limite fixée dans l'arrêt Kopinghuis : « le principe de sécurité juridique, qui repose sur l'idée de prévisibilité de la règle : les sujets de droit doivent pouvoir connaître la règle juridique pour agir conformément à celle-ci ; partant, accorder à la règle un sens contraire à celui qui lui est attribué viole de caractère prévisible de celle-ci »

Comme le souligne l'auteure, outre la difficulté d'une interprétation qui vise toute de la législation nationale, antérieure ou postérieure à l'adoption de la directive, l'application de ce principe peut clairement entraîner des risques en termes de

<sup>14</sup> Op. cit., p 102.

sécurité juridique et d'égalité de traitement des personnes, mais aussi le risque « *de mener à un certain activisme judiciaire* », et peut-être est-il préférable de reconnaître un effet direct horizontal aux directives. L'auteure se demande « *si la jurisprudence de la Cour de justice ne devrait pas être considérée comme "paradoxe" en ce qu'elle reconnaît en pratique ce qu'elle nie sur le plan des principes* »<sup>15</sup>.

Et ajoute « *Bien sûr, le principe de l'interprétation conforme suppose la connaissance du droit de l'Union, et c'est par référence à ce droit que l'on procédera - dans la mesure du possible - à l'interprétation du droit national. Lorsque l'interprétation d'une loi nationale transposant une directive est en cause, c'est à la lumière de cette dernière et de sa finalité que l'interprétation de la loi nationale dont l'application est en cause sera effectuée* ».

Revenons à la situation ici en cause.

Il convient tout d'abord de souligner que, même en partant avec suffisamment de certitude du principe selon lequel l'opposabilité de la nullité du contrat d'assurance aux tiers lésés et au FGA dans les circonstances spécifiques du contrat en cause est contraire au droit de l'Union, le principe de l'interprétation conforme ne permettrait pas de parvenir à la conclusion inverse à celle tirée par la juridiction de première instance, dans la mesure où, comme il ressort de l'analyse pertinente du droit interne qu'elle a faite à cet égard, cette interprétation conforme aboutirait très probablement à une interprétation *contra legem* de ce droit, que ce principe interdit, comme nous l'avons vu.

**[Or. 42]** Mais, en réalité, la juridiction de céans n'est pas certaine que le fait que la nullité du contrat d'assurance soit opposable aux tiers lésés et au FGA dans les circonstances concrètes du contrat ici en cause soit contraire au droit de l'Union

À nos yeux, ni les directives successives sur l'assurance responsabilité civile obligatoire<sup>16</sup> ni la jurisprudence de la Cour sur cette même question ne font

<sup>15</sup> Op. cit., p. 105.

<sup>16</sup> La **première directive** exigeait en substance que chaque État membre prenne toutes les mesures appropriées pour que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance, en déterminant l'étendue de la couverture et les modalités de celle-ci. La **deuxième directive**, reconnaissant que d'importantes divergences subsistaient quant à l'étendue de l'obligation d'assurance entre les législations des divers États membres, a étendu l'obligation d'assurance à la responsabilité engagée à l'occasion de dommages matériels, a fixé mes montants obligatoirement assurés et a précisé « *qu'il est de l'intérêt des victimes que les effets de certaines clauses d'exclusion soient limités aux relations entre l'assureur et le responsable de l'accident, sans préjudice du fait que, dans le cas des véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme de garantie interviendra pour indemniser la victime* ». Selon les termes de Maria Manuela Sousa Chichorro, « *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* », p. 25 et suivantes, la deuxième directive a empêché les compagnies d'assurance d'exclure la responsabilité à l'égard des tiers, par l'intermédiaire de clauses contractuelles insérées dans les polices, lorsque le véhicule n'est pas conduit par une personne autorisée à cet effet, lorsqu'elle n'est pas légalement habilitée à conduire des véhicules terrestres

référence à la nullité absolue des contrats d'assurance résultant de l'illégalité du contenu de la transaction. Ce qui ressort tout au plus de la décision préjudicielle du 20 juillet 2007 précitée c'est l'inopposabilité aux tiers lésés [Or. 43] de l'invalidité des contrats d'assurance frappés de nullité relative pour vice de volonté, sur le fondement de fausses déclarations intentionnelles en ce qui concerne la propriété du véhicule et son conducteur habituel, ou des contrats d'assurance frappés de nullité absolue parce que l'assuré n'a pas d'intérêt digne d'être juridiquement protégé s'agissant du risque couvert, mais sur la base d'une interprétation de cette expression (énoncée à l'article 43 de la loi sur les contrats d'assurance) qui la met au niveau de celle qui figurait à l'article 428, paragraphe 1, du code du commerce (« *si celui par qui ou au nom de qui l'assurance est contractée n'a pas d'intérêt dans la chose assurée, l'assurance est nulle* »), et, à notre connaissance, cette jurisprudence est muette quant à l'(in)opposabilité de la nullité du contrat d'assurance ayant pour objet une activité qui, outre qu'elle n'est pas couverte par une licence, et qui est donc clandestine, ne peut pas l'être, parce qu'elle est contraventionnelle et illicite, alors que les utilisateurs de celle-ci, les tiers lésés, pourront même – tel est le point de vue de la requérante – bien que les faits ne portent pas sur cette circonstance – être considérés comme étant de « mauvaise foi » parce qu'ils ne pouvaient pas ignorer cette clandestinité et illégalité.

ou lorsqu'elle ne respecte pas les règles stipulées concernant l'entretien du véhicule et le maintien de sa sécurité. Elle précise également que « *à l'inverse, ces clauses sont opposables à toutes les personnes transportées dans le véhicule qui connaissent la situation, à charge pour l'assureur de le prouver* ». D'autre part, la directive résoudrait le problème des membres de la famille du preneur d'assurance. « *Les membres de la famille du preneur d'assurance, du conducteur ou de toute personne dont la responsabilité civile résultant d'un sinistre serait couverte par l'assurance ne pouvaient pas être exclus de la garantie de l'assurance pour les dommages corporels subis, en raison de l'existence ce lien de parenté* ». Toutefois, considérant qu'il existait encore des lacunes dans la couverture par l'assurance automobile des passagers de véhicules automobiles, l'article 2 de la **troisième directive** a disposé que, sans préjudice de l'exception relative au cas des véhicules volés ou obtenus par la violence, l'assurance automobile couvrirait la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur. La quatrième directive n'étant pas directement pertinente pour l'évolution du champ et de la portée de l'assurance responsabilité civile automobile, il y a lieu de tenir compte de la pertinence de la **cinquième directive** en ce qui concerne deux domaines importants : « *de nouveau, la couverture des passagers dont il a été considéré à cette occasion qu'ils ne pouvaient pas en être exclus parce qu'ils avaient ou devaient avoir connaissance du fait que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'autre substance toxique ; et l'inclusion des dommages matériels subis par les piétons, les cyclistes ou d'autres utilisateurs non motorisés des voies de circulation* ». Cette directive stipule également que l'exclusion de la couverture des passagers parce qu'ils sont, ou devraient être, conscients que le conducteur conduit sous l'influence de l'alcool ou de toute substance toxique au moment de l'accident est nulle. La **sixième directive**, la directive 2009/103/CE, qui a abrogé les cinq premières et qui est en vigueur, dispose à l'article 13, paragraphe 1, point c), sous le titre « *Clauses d'exclusion* » : 1 « *Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que, aux fins de l'application de l'article 3, soit réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 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* ».

Comme le souligne l'appelante, [omissis] « *c'est une chose de n'avoir aucun intérêt à conclure le contrat, mais c'en est une autre d'avoir un intérêt qui n'est pas digne d'être juridiquement protégé, comme c'est le cas en l'espèce, et cela a été déterminant pour prononcer la nullité absolue de l'assurance litigieuse* ».

En effet, il est clair que le contrat d'assurance en cause est non seulement frappé de nullité relative, mais il est également frappé de nullité absolue, comme il est énoncé dans le jugement attaqué, car on ne saurait considérer que le risque causé par une activité illégale soit un « *intérêt digne d'être juridiquement protégé* ». L'application de l'article 43 de la loi sur les contrats d'assurance n'est peut-être pas en jeu, mais l'article 14 de cette loi l'est certainement, lequel fait référence aux « *assurances prohibées* », et interdit, au paragraphe 1, sous a), la conclusion d'un contrat d'assurance qui couvre la responsabilité pénale, contraventionnelle ou disciplinaire, et, en outre, il sauvegarde l'application des « *règles générales sur la légalité du contenu de la transaction* » ce qui renvoie nécessairement aux articles 280 et 294 du code civil.

De même, cette nullité ne saurait se réduire à une nullité relative par omission intentionnelle dans la déclaration initiale ou ultérieure du risque, conformément aux articles 24, paragraphe 1, 25 et 91 de la loi sur les contrats d'assurance. Ce n'est pas un hasard si la partie défenderesse, le preneur d'assurance, a omis de déclarer l'utilisation qu'elle comptait faire du véhicule assuré. Cette omission porte préjudice non seulement à [Or. 44] la compagnie d'assurance, en perturbant l'équilibre voulu synallagmatique entre la prime due et le risque, mais aussi à la société en général, en créant un risque beaucoup plus important pour la circulation routière, comme l'accident l'a démontré.

Menezes Cordeiro souligne dans l'avis versé au dossier [omissis] : « *Il y a nullité absolue en vertu de l'article 280, paragraphe 2, du code civil. Il doit y avoir des limites : sinon nous serons confrontés à des assurances relatives à des activités criminelles, au trafic d'armes, au terrorisme ou à la traite des êtres humains* ».

Rappelons que ce qui a été décidé en première instance, et qui en principe est passé en force de chose jugée, c'est que le contrat d'assurance en cause est frappé de nullité absolue en raison de l'illégalité de son objet. Or, une nullité absolue ayant une telle cause ne peut être changée en nullité relative, force est donc de conclure que dans la situation en cause l'(in)opposabilité des nullités relatives aux tiers lésés et au FGA est une fausse question.

Ce sur quoi il y a lieu de statuer dans cet appel c'est, en définitive, sur la question de savoir si, dans le cas de la circulation de véhicules dont la responsabilité civile a fait l'objet d'un contrat d'assurance, l'invalidité de ce dernier résultant de l'illégalité de son objet est ou non opposable aux tiers lésés et au FGA, même si ces tiers ne pouvaient pas ignorer cette illégalité.

L'arrêt rendu par la Cour dans l'affaire préjudicielle susmentionnée ne répond absolument pas à cette question. Rappelons une partie de sa teneur :

« (...) Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et l'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné, ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat.

Il y a lieu de rappeler 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 **[Or. 45]** d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 26 et jurisprudence citée).

23 À ces fins, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, tel que précisé et complété par les deuxième et troisième directives, impose 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 (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 28).

24 En ce qui concerne les droits reconnus aux tiers victimes, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive s'oppose à ce que la compagnie d'assurance de responsabilité civile automobile puisse se prévaloir de dispositions légales ou de clauses contractuelles pour refuser d'indemniser ces derniers d'un accident causé par le véhicule assuré (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 33 ainsi que jurisprudence citée).

25 La Cour a également jugé que l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive ne fait que rappeler cette obligation en ce qui concerne les dispositions légales ou les clauses contractuelles d'une police d'assurance visée par cet article excluant de la couverture par l'assurance de la responsabilité civile automobile les dommages causés aux tiers victimes en raison de l'utilisation ou de la conduite du véhicule assuré par des personnes non autorisées à conduire ce véhicule, par des personnes non titulaires d'un permis de conduire ou par des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité dudit véhicule (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre

2011, *Churchill Insurance Company Limited et Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, point 34 ainsi que jurisprudence citée).

26 Certes, par dérogation à cette obligation, l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive prévoit que certaines victimes pourront ne pas être indemnisées par la compagnie d'assurances, compte tenu de la situation qu'elles ont elles-mêmes créée, à savoir les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque cette compagnie peut prouver qu'elles savaient que ce véhicule avait été volé. Toutefois, et comme la Cour l'a déjà constaté, il ne saurait être dérogé à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive [Or. 46] que dans cette seule hypothèse particulière (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, *Churchill Insurance Company Limited et Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, point 35).

27 Partant, il y a lieu de considérer que la circonstance que la compagnie d'assurances a conclu ce contrat sur la base d'omissions ou de fausses déclarations de la part du preneur d'assurance n'est pas de nature à lui permettre de se prévaloir de dispositions légales sur la nullité du contrat et de l'opposer au tiers victime afin de s'exonérer de son obligation découlant de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive d'indemniser ce dernier d'un accident causé par le véhicule assuré.

28 Il en va de même s'agissant de la circonstance que le preneur d'assurance n'est pas le conducteur habituel du véhicule.

29 La Cour a en effet jugé que la circonstance qu'un véhicule soit conduit par une personne non désignée dans la police d'assurance relative à ce véhicule ne saurait, compte tenu, en particulier, de l'objectif de protection des victimes d'accidents de la circulation poursuivi par les première, deuxième et troisième directives, permettre de considérer qu'un tel véhicule n'est pas assuré au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, troisième alinéa, de la deuxième directive (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, *Churchill Insurance Company Limited et Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, point 40).

30 Dans ce contexte, la juridiction de renvoi interroge aussi la Cour sur le point de savoir si une compagnie d'assurances est en droit d'invoquer, dans le cas d'un contrat d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile en cours et afin de se soustraire à son obligation d'indemniser les tiers victimes d'un accident causé par le véhicule assuré, une disposition légale, telle que l'article 428, paragraphe 1, du code de commerce portugais, prévoyant la nullité d'un contrat d'assurance dans le cas où la personne pour laquelle ou au nom de laquelle l'assurance est conclue n'a pas d'intérêt économique à la conclusion de ce contrat.

31 Il y a lieu de relever qu'une telle question est relative aux conditions légales de validité du contrat d'assurance, qui sont régies non pas par le droit de l'Union, mais par celui des États membres.

32 Ces derniers sont néanmoins obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance [Or. 47] conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées. Il ressort également de la jurisprudence de la Cour 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 (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, points 30 et 31 ainsi que jurisprudence citée).

33 Or, ainsi que l'a relevé la Commission européenne, le droit à l'indemnisation des victimes d'accident est susceptible de se trouver affecté par les conditions de validité du contrat d'assurance telles que les clauses générales prévues à l'article 428, paragraphe 1, et à l'article 429, premier alinéa, du code de commerce portugais.

34 De telles dispositions sont donc susceptibles d'entraîner l'absence d'indemnisation des tiers victimes et, par conséquent, de porter atteinte à l'effet utile desdites directives.

35 Ce constat ne saurait être remis en cause par la possibilité que soit versée une indemnisation à la victime par le Fonds de garantie automobile. En effet, l'intervention de l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la deuxième directive a été conçue comme une mesure de dernier recours, prévue uniquement dans le cas où les dommages ont été causés 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, à savoir un véhicule pour lequel il n'existe pas de contrat d'assurance. Une telle restriction s'explique par le fait que cette disposition, ainsi qu'il a été rappelé au point du présent arrêt, impose à chaque État membre de veiller à ce que, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4 de cette dernière directive, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule stationnant habituellement sur son territoire conclue avec une compagnie d'assurances un contrat afin de faire garantir, dans les limites définies par le droit de l'Union, sa responsabilité civile résultant dudit véhicule (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a., C-409/11, EU:C:2013:512, points 30 et 31).

36 Or, ainsi qu'il a été rappelé au point 29 du présent arrêt, la circonstance qu'un véhicule soit conduit par une personne non désignée dans la police d'assurance relative à ce véhicule ne saurait [Or. 48] permettre de considérer que celui-ci n'est pas assuré au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, troisième alinéa, de la deuxième directive.

37 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive et l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que

*celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat ».*

Comme le fait remarquer Menezes Cordeiro dans son avis versé au dossier [omissis] – à l'égard de l'arrêt dans l'affaire préjudicielle du 20 juillet 2017, « *le vice pris en considération par la Cour dans l'arrêt en cause est très limité. Le contrat en question avait comme seul « obstacle » la déclaration inexacte quant à l'identité du conducteur habituel du véhicule, sans que cette inexactitude n'entraîne une augmentation substantielle du risque. Or, dans le cas de l'accident fatal en France, l'obstacle n'est pas le même, la réalité est complètement différente de ce qui figure dans le contrat, avec un risque démultiplié et un profil de profonde illégalité* ». Pour bien marquer la différence, il ajoute : « *Il suffit de réfléchir : un transport d'armes par une organisation terroriste assorti d'une assurance relative à un transport de jouets constitue un vice incompatible avec une extension du contrat* ».

En effet, la question qui fait l'objet du présent appel ne trouve pas de réponse dans l'arrêt de la Cour en cause ni dans d'autres qui nous sont connus en matière d'accidents de la circulation <sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Comme indiqué dans l'avis du professeur Nuno Cunha Rodrigues, joint au mémoire en appel, les arrêts qui ont marqué l'évolution du droit européen des assurances ces dernières années ont été rendus notamment dans les affaires Rafael Ruiz Bemáldez, Candolin et Farrell.

Dans le premier arrêt, il était demandé à la Cour si l'opposabilité aux tiers victimes d'une disposition légale ou d'une clause contractuelle excluant toute couverture par l'assurance en cas d'alcoolisation du conducteur était compatible avec le système défini par les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE e 90/232/CEE.

Dans l'arrêt Candolin (affaire C-537/03 ECLI:EU:C:2005:417), rendu sur un renvoi préjudiciel, la Cour a jugé en substance que les articles 2, paragraphe 1, de la deuxième directive, et 1<sup>er</sup> de la troisième directive, s'opposaient à une réglementation nationale qui permettait 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, et le fait que le passager concerné soit le propriétaire du véhicule dont le conducteur a provoqué l'accident était sans incidence.

L'arrêt Elaine Farrell a confirmé la jurisprudence Candolin puisque la réponse a été que l'article 1<sup>er</sup> 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.

Outre ces arrêts, il convient d'ajouter l'arrêt, du 14 septembre 2017, rendu sur un renvoi préjudiciel par le Tribunal da Relação d'Évora [omissis], dans lequel la Cour énonce que le droit communautaire « s'oppose à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation par l'assurance obligatoire de la

[Or. 49] Le point 35 de cet arrêt présente éventuellement un intérêt dans la présente affaire dans la mesure où, selon celui-ci, l'article 4, paragraphe 1, de la deuxième directive, impose à chaque État membre de créer ou d'agréer un organisme ayant pour objet de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par des véhicules non identifiés ou non assurés, et où le fait que cet organisme – au Portugal, le FGA – puisse verser une indemnisation à la victime ne fait pas obstacle à l'inopposabilité aux victimes de la nullité d'un contrat d'assurance en raison de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance concernant l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné, ou du fait que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle le contrat d'assurance a été conclu n'avait pas d'intérêt économique à conclure ledit contrat. Il y est énoncé à cet égard : « *En effet, l'intervention de l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la deuxième directive a été conçue comme une mesure de dernier recours, prévue uniquement dans le cas où les dommages ont été causés 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, à savoir un véhicule pour lequel il n'existe pas de contrat d'assurance* ».

Nous ignorons quelle est la teneur du droit de l'Union en ce qui concerne la question en jeu dans la présente affaire.

Et, en fait, comme nous l'avons vu, le principe de primauté du droit de l'Union et le principe de l'interprétation conforme supposent de connaître ce droit : parce que l'effet direct d'une disposition du droit de l'Union suppose que la règle soit [Or. 50] suffisamment claire et précise et inconditionnelle, or seul n'est clair, précis et inconditionnel ce que l'on connaît. Ici, parce que l'interprétation conforme doit être faite à la lumière du texte et de la finalité de la directive en cause pour atteindre l'objectif y visé.

C'est pour de telles situations - d'ignorance du droit de l'Union - que l'article 267 TFUE prévoit le mécanisme du renvoi préjudiciel, mécanisme à la lumière duquel « *la Cour est compétente uniquement pour interpréter le droit de l'Union européenne et pas le droit national* »<sup>18</sup>.

En effet, l'article 267, alinéa 2, confère à toutes les juridictions nationales la faculté de soumettre des questions préjudicielles à la Cour dans le cadre de litiges dans lesquels elles sont amenées à statuer, il suffit à cet égard qu'une question

responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, les dommages corporels et matériels subis par un piéton victime d'un accident de la circulation, au seul motif que ce piéton était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé ces dommages ».

<sup>18</sup> Sofia Oliveira Pais, Op. cit., p. 102.

portant sur l'interprétation ou la validité du droit de l'Union soit pertinente pour la solution du litige <sup>19</sup>.

D'emblée, cela nous semble être le cas, il y a donc lieu de suspendre la procédure et de soumettre à l'appréciation de la Cour les questions suivantes :

Le droit de l'Union, en particulier 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, s'oppose-t-il à une législation nationale qui permet d'opposer aux tiers lésés et au Fundo de Garantia Automóvel [Fonds de garantie automobile] la nullité absolue d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile lorsque cette nullité absolue résulte de la circonstance que le preneur d'assurance a destiné le véhicule couvert par ce contrat au transport à titre onéreux, clandestin et illicite de personnes et de marchandises, et a dissimulé l'usage qu'il entendait donner au véhicule à la compagnie d'assurance ? Et ce même si les passagers étaient conscients du caractère clandestin et illicite de ce transport ?

**[Or. 51]** IV- Par ces motifs, la juridiction de céans décide de renvoyer à la Cour à titre préjudiciel les questions suivantes :

Le droit de l'Union, en particulier 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, s'oppose-t-il à une législation nationale qui permet d'opposer aux tiers lésés et au Fundo de Garantia Automóvel [Fonds de garantie automobile] la nullité absolue d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile lorsque cette nullité absolue résulte de la circonstance que le preneur d'assurance a destiné le véhicule couvert par ce contrat au transport à titre onéreux et clandestin [et illicite\*] de personnes et de marchandises et a dissimulé l'usage qu'il entendait donner au véhicule à la compagnie d'assurance ? Et ce même si les passagers sont conscients du caractère clandestin [et illicite\*] de ce transport ?

<sup>19</sup> Ce mécanisme est très efficace pour donner corps au principe d'uniformité dans l'application du droit de l'Union européenne : « Comme la Cour répondra de la même manière aux questions substantiellement identiques, mais posées par des juridictions différentes, ces juridictions devront appliquer de manière uniforme le droit de l'Union » - Manuel Fontaine Campos, « Princípio da uniformidade na interpretação e aplicação do direito da união europeia », contenu dans l'œuvre coordonnée par Sofia Oliveira Pais à laquelle nous avons fait référence, « Princípios Fundamentais de Direito da União Europeia », p 181, citant Rui Moura Ramos « Das Comunidades à União europeia - Estudos de Direito Comunitário », 1999, 222.

\* Ndt : il semble qu'il manque le terme illicite dans cette question (terme que l'on retrouve dans la même question formulée au point précédent).

\* Ndt : voir note précédente.

L'instance est suspendue jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne ait statué à titre préjudiciel sur les questions posées.

[OMISSIS]

Coimbra, le 11 mai 2020

*(Maria Teresa Albuquerque)*

*(Manuel Capelo)*

*(Falcão de Magalhães)*

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL