

# Affaire C-356/05

**Elaine Farrell**  
**contre**  
**Alan Whitty e.a.**

[demande de décision préjudicielle,  
introduite par la High Court (Irlande)]

«Assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile — Directives 72/166/CEE, 84/5/CEE et 90/232/CEE — Dommages causés aux passagers d'un véhicule — Partie d'un véhicule non aménagée pour le transport assis de passagers»

|                                                                                                       |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Conclusions de l'avocat général M <sup>me</sup> C. Stix-Hackl, présentées le 5 octobre 2006 . . . . . | I - 3070 |
| Arrêt de la Cour (première chambre) du 19 avril 2007 . . . . .                                        | I - 3093 |

## Sommaire de l'arrêt

1. *Rapprochement des législations — Assurance responsabilité civile automobile — Directive 90/232*  
(Directive du Conseil 90/232, art. 1<sup>er</sup>)

2. *Rapprochement des législations — Assurance responsabilité civile automobile — Directives 72/166, 84/5 et 90/232*  
(Directives du Conseil 72/166, 84/5 et 90/232, art. 1<sup>er</sup>)
3. *Actes des institutions — Directives — Effet direct*  
(Art. 249, al. 3, CE; directive du Conseil 90/232, art. 1<sup>er</sup>)

1. L'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive 90/232, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, 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.

limitations additionnelles à l'assurance obligatoire au regard des passagers.

(cf. points 29, 36, disp. 1)

En effet, étant donné que, d'une part, la faculté de dérogation à l'obligation de protéger les victimes d'accidents est définie et circonscrite par le droit communautaire et que, d'autre part, la réalisation des objectifs de la réglementation communautaire nécessite une approche uniforme de la couverture d'assurance des passagers au niveau communautaire, les États membres ne sont pas en mesure d'introduire des

2. Les directives 72/166, 84/5 et 90/232, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et, en l'état actuel du droit communautaire, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules. Toutefois, les États membres sont obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées.

Les États membres doivent, en outre, exercer leurs compétences en ce domaine dans le respect du droit communautaire, et en particulier de l'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive, et les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent pas priver cet article de son effet utile.

Par conséquent, une réglementation nationale, définie en fonction de critères généraux et abstraits, ne saurait refuser ou limiter de façon disproportionnée l'indemnisation d'un passager sur le seul fondement de sa contribution à la réalisation du dommage. En fait, ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une appréciation individuelle et en respectant le droit communautaire, l'étendue d'une telle indemnisation peut être réduite.

(cf. points 33-35)

3. L'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive 90/232, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabi-

lité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, remplit toutes les conditions requises pour produire un effet direct et confère, par conséquent, des droits que les particuliers peuvent invoquer directement devant les juridictions nationales. Toutefois, il incombe au juge national de vérifier si cette disposition peut être invoquée à l'encontre d'un organisme tel que le Motor Insurers Bureau of Ireland.

En effet, une directive ne peut être invoquée à l'encontre de particuliers, alors qu'elle peut l'être à l'encontre de l'État, quelle que soit la qualité en laquelle agit ce dernier, employeur ou autorité publique. Figure au nombre des entités qui peuvent se voir opposer les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir des effets directs un organisme qui, quelle que soit sa forme juridique, a été chargé en vertu d'un acte de l'autorité publique d'accomplir, sous le contrôle de cette dernière, un service d'intérêt public et qui dispose, à cet effet, de pouvoirs exorbitants par rapport aux règles applicables dans les relations entre particuliers.

(cf. points 40, 44, disp. 2)