

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Espagne

Conditions et étendue de l'indemnisation

Miquel Martín-Casals

Professeur de Droit Civil

Institut de Droit privé européen et comparé de l'Université de Gérone

1. Les conditions

1.1. Règlementation et lignes générales

La première loi spéciale espagnole dans le domaine de responsabilité pour les dommages et préjudices résultant de la circulation des véhicules à moteur a été rédigée en 1962¹, il y a justement 50 ans maintenant, mais elle n'est pas entrée en vigueur avant 1965. Cette loi a été profondément réformée en 1968, 1986 et 1995. Le texte actuellement en vigueur est le Décret Royal 8/2004, du 29 octobre (ci-après «LRCSCVM») ², qui a subi une réforme importante imposée par la loi 21/2007 du 11 juillet de transposition de la Cinquième Directive sur l'Automobile dans le droit espagnol³.

Dans la loi les lésions corporelles et les préjudices découlant du décès de la victime sont régis par un régime de responsabilité objective ou de plein droit, en raison du risque créé par la conduite de véhicules, alors que les dommages aux choses sont soumis aux règles générales de responsabilité pour faute établies à l'article 1902 du Code civil espagnol (ci-après «CC») malgré le fait que l'art. 1.1 LRCSCVM parle indistinctement des préjudices aux personnes et aux choses « en raison du risque créé par la conduite de ce genre de véhicules », l'article 1.1.II LRCSCVM établit clairement que, dans les cas des dommages aux personnes le

¹ Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor.

² Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004).

³ Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE num. 166, de 12.7.2007).

conducteur d'un véhicule à moteur ne sera exonéré de sa responsabilité que « lorsqu'il prouve que le dommage est dû uniquement à la conduite ou la négligence de la victime blessée ou à un cas de force majeure sans rapport avec le fonctionnement du véhicule », c'est à dire, des causes d'exonération typiques de la responsabilité de plein droit, sans qu'il se réfère, d'autre part, aux besoins de démontrer l'existence ou l'absence de faute de la part de l'auteur du dommage. Ensuite, la disposition précise que la force majeure qui exonère est celle qui n'est pas associée à la conduite du véhicule, mais que « les défauts du véhicule, la rupture ou la déficience de l'une des pièces ou mécanismes du véhicule » ne sera pas considérée comme cas de force majeure. En revanche, dans le cas de dommages aux choses « le conducteur sera responsable envers les tiers, chaque fois qu'il peut être tenu responsable en vertu des articles 1902 et suivants du Code civil, des articles 109 et suivants du Code pénal et des dispositions de la présente loi », formulation qui est interprétée comme une soumission au régime général de responsabilité pour faute⁴.

En ce qui concerne qui doit être tenu pour responsable, le système de responsabilité sous la LRCSCVM, y compris le régime de responsabilité pour les dommages corporels, s'étend au « conducteur du véhicule » (voir l'article 1.1.I LRCSCVM), au « non-conducteur propriétaire » (voir l'article 1.1.V LRCSCVM), et, bien sûr, à l'assureur du véhicule. En ce qui concerne la portée de la LRCSCVM, deux notions délimitent ses frontières: la notion de « véhicule à moteur », d'une part et, d'autre part, le fait que l'accident ayant causé des dommages ait résulté d'un « fait de la circulation ». L'article 1.4 LRCSCVM prévoit que la définition de ces notions sera établie dans un règlement, chose qui a été faite dans les articles 1 et 2 du Décret Royal 1507/2008 du 12 septembre, qui approuve le règlement de l'assurance de responsabilité civile obligatoire en la circulation des véhicules à moteur (ci-après « RSOVM »)⁵.

1.2. Le « véhicule à moteur »

En ce qui concerne le terme «véhicule à moteur», l'art. 1.1 RSOVM stipule que cela inclut «tous les véhicules appropriés pour la circulation sur la surface terrestre et entraînés par un moteur, y compris les motocyclettes, les véhicules spéciaux et les remorques, dont la circulation nécessite une approbation administrative en conformité avec les dispositions de la législation routière, de la circulation

⁴ Luis Fernando Reglero Campos, *Circulación de vehículos de motor*, en Luis Fernando Reglero Campos (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 4^a ed., Cizur Menor, Thomson-Aranzadi, 2008, p. 98; Mariano Yzquierdo Tolsada, *Sistema de responsabilidad civil, contractual y extracontractual*, Madrid, Dykinson, 2001, p. 224; José Manuel Busto Lago, *La responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor*, en J. M. Pena López (Dir.), *Derecho de responsabilidad civil extracontractual*, Barcelona, Cálamo, 2004, p. 215.

⁵ Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, (BOE núm. 222, de 13 de septiembre de 2008).

automobile et de la sécurité routière » la disposition elle-même exclut les « chemins de fer, tramways et autres véhicules circulant sur des rails par leurs propres moyens », « les véhicules à moteur électrique qui, par dessein ou objectif ont le statut de jouets » et les « fauteuils roulants » (cf. art. 1.2 RSOVM).

1.3. La notion de «fait de la circulation»

En ce qui concerne la notion de « fait de la circulation », l'art 2.1 RSOVM stipule que « les faits de la circulation des véhicules sont compris comme tous ceux découlant du risque créé par la conduite des véhicules à moteur visés à l'article précédent, autant dans les garages et parkings, que sur les routes ou terrains publics et privés aptes à la circulation, urbaine ou interurbaine, ainsi que les routes et des terrains qui, sans remplir les conditions précédentes, sont d'usage courant ». Le deuxième alinéa de cette disposition exclut la prise en compte des « faits de la circulation », les événements « résultant de la pratique de manifestations sportives avec véhicules à moteur dans les circuits affectés spécifiquement à cette fin, les faits « résultant de l'exécution des tâches industrielles ou agricoles par les véhicules à moteur spécialement conçus à cet effet » et « la circulation des véhicules à moteur sur les routes ou des terrains où la législation visée à l'article 1 ne s'applique pas, comme sur les ports ou les aéroports » .

Le facteur décisif lors de la définition du « fait de la circulation » n'est pas la propriété publique ou privée d'une voie ou endroit où le véhicule est utilisé. Les voies et les endroits publics peuvent être bornés à la pratique des travaux agricoles et industriels autant que les voies et endroits privés. La notion « fait de la circulation » a un fort substrat factuel et pour encadrer sa définition il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs, comme le type de véhicule utilisé dans chaque cas, l'activité pour l'exécution de laquelle ils sont conçus ou qu'ils, en fait, réalisent, ou le lieu où le fait dommageable s'est produit.

Ainsi, en cas de réalisation de travaux industriels ou agricoles, la jurisprudence a déclaré que ne peuvent être considérées comme « fait de la circulation » les dommages causés par une grue industrielle ancrée quand elle développait une activité industrielle⁶, ou la mort du conducteur par la chute de la cabine du camion qu'il réparait⁷, ou l'accident subi en effectuant des travaux agricoles avec un véhicule assuré⁸.

Il a également déclaré que le dommage causé par un véhicule remorqué ne peut pas être considéré comme un « fait de la circulation » puisque, pour être compris comme causé par un véhicule à moteur, il faut que l'accident ait été causé par un véhicule qui circule de façon autonome, grâce aux impulsions de sa propre force,

⁶ Dans ce sens, STS 10.10.1996 (RJ 1996, 75541).

⁷ Cf. STS 27.7.1996 (RJ 1996, 6406).

⁸ SSTS 10.2.1998 (RJ 1998, 7521), 3.3.1998 (RJ 1998, 10441), 7.5.1998 (RJ 1998, 32381).

ce qui n'est pas le cas lorsque le véhicule qui cause les dommages est remorqué par un autre.⁹ N'est pas non plus un «fait de la circulation » le pincement de jambes de la victime par un tracteur arrêté, mais dont le système de transmission était en fonctionnement¹⁰, ou la mort de deux jeunes par l'inhalation de monoxyde de carbone émanant d'un véhicule stationné dans un garage¹¹.

Par une disposition légale expresse « Ne sera pas considéré comme fait de la circulation l'utilisation d'un véhicule automobile comme moyen de commettre des délits dolosifs contre des personnes et des biens » (cf. arts. 1.4 LRCSCVM et 2.3 RSORCCVM)¹².

1.4. Les sujets responsables

Jusqu'à la réforme de 1995, la LRCSCVM avait considéré le conducteur du véhicule comme seul responsable. Le texte de 1995 a incorporé la nouveauté de rendre également responsable le propriétaire non-conducteur du véhicule (art. 1.1. IV LRCSCVM).¹³ Toutefois, la responsabilité première reste sur le conducteur du véhicule, qui est le seul à répondre de plein droit, tandis que le propriétaire non-conducteur peut être libéré de sa responsabilité en prouvant qu'il a exercé toute la diligence d'un bon père de famille pour éviter le dommage.

En outre, le propriétaire répond seulement quand il a avec le conducteur « une relation de celles qui sont réglées dans les arts. 1903 Code civil et 120.5 Code pénal » (cf. art. 1.1. IV LRCSCVM). Bien que cette référence générale pourrait être interprétée comme signifiant que le propriétaire est responsable pour les dommages causés par le conducteur quand il a avec lui un des liens fournis dans ces articles (par exemple propriétaire-entrepreneur et conducteur-préposé; propriétaire-père et conducteur-fils), la jurisprudence a indiqué qu'il suffit que le conducteur soit une personne expressément ou implicitement autorisée par le propriétaire.¹⁴

La responsabilité du propriétaire est désormais expressément couverte par l'assurance obligatoire d'accidents (cf. article 2.1.I LRCSCVM) et, par conséquent, les

⁹ STS (Sala 2ª) 28.4.1972 (RJ 1972, 1939).

¹⁰ STS 29.6.2009 (RJ 2009, 6456).

¹¹ STS de 4.7.2002 (RJ 2002, 59001).

¹² Voir aussi STS 9.3.2012 (RJ 2012, 5441).

¹³ Voir Mariano Medina Crespo, *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, Granada, Comares, 1996, p. 197 et suiv.; Mariano Yzquierdo Tolsada, "La responsabilidad del propietario no conductor en el nuevo Código Penal", RRCCS, 1997 (junio), p. 333 et suiv.; Joaquín González Casso, "La responsabilidad civil subsidiaria del propietario de un vehículo", La Ley 1999-4, D-91; Alma Rodríguez Guitián, "Breve reflexión sobre la responsabilidad civil extracontractual del propietario no conductor en la Ley 50/1995, de 8 de noviembre", La Ley, 2000-1, D-4; Reglero, a Reglero Campos (Coord.), *Tratado*, II, cit, p. 108 et suiv.

¹⁴ Reglero, a Reglero Campos (Coord.), *Tratado*, II, cit., p. 113 et ss, avec des références jurisprudentielles détaillées.

sujets assurés sont le propriétaire et le conducteur du véhicule, qu'il s'agisse du propriétaire lui-même ou de toute autre personne, à condition que cette autre personne conduise le véhicule avec le consentement exprès ou tacite du propriétaire.

1.5. Les causes d'exonération de la responsabilité

A) La faute exclusive de la victime comme cause d'exonération de responsabilité et la pertinence de la faute contributive comme cause de diminution des indemnisations

Curieusement, la question de la faute de la victime, qu'elle soit exclusive ou simplement contributive, qui ne reçoit aucune attention particulière dans le droit espagnol général de la responsabilité civile, reçoit une attention plus détaillée dans le domaine de la responsabilité civile liée à la circulation de véhicules à moteur, mais non pour établir une protection spéciale aux victimes les plus vulnérables, mais simplement pour préciser d'une façon claire que l'exclusion ou la réduction de responsabilité s'applique même lorsque les victimes sont particulièrement vulnérables, comme les enfants ou d'autres sujets civilement irresponsables.

Ainsi donc, sans distinction sur la vulnérabilité particulière de la victime ou sa capacité de faute civile, et sans faire aucune distinction sur le fait que les préjudices qu'elle a subis sont des dommages patrimoniaux ou non patrimoniaux, le législateur routier établit, de manière générale, que « ... dans le cas de dommage personnel, cette responsabilité restera exonérée uniquement quand il [le conducteur] prouvera que le dommage est dû uniquement à la conduite ou la négligence de la victime... » (art. LRCSCVM 1.1.I) et que « S'il n'y a pas de négligence du conducteur et de la victime, on procèdera à une modération équitable de la responsabilité et au partage du montant de l'indemnité, compte tenu de la causalité respective des fautes concurrentes » (art. 1.1. III LRCSCVM).

Dans les deux cas, une disposition a été sévèrement critiquée par la doctrine pour se placer aux antipodes des lois exemplaires par rapport à la protection des victimes particulièrement vulnérables comme la Loi Badinter¹⁵, considère que pour apprécier la faute exclusive ou contributive il suffit d'une contribution purement causale de la victime en prévoyant qu'« on assimile à la faute de la victime le cas

¹⁵ Francisco Javier Tirado Suarez, "La doctrina constitucional sobre el baremo de indemnización de daños corporales (comentario a la STC 181/2000, de 29 de junio), DPC, 14, 2000, p. 301 et suiv.; Miquel Martin-Casals, "Una lectura de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre el baremo", La Ley, núm. 5137, de 11 setiembre 2000, p. 1 et suiv. et Luis Fernando Reglero Campos, "La 'conducta' o la negligencia del perjudicado en la nueva Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, AC, 1997-111, p. 157 et suiv. et Reglero, à Reglero Campos (Coord.), *Tratado*, I, cit., p. 899 et suiv.

où, la victime étant irresponsable, sa conduite a créé l'accident ou a contribué à sa production» (Point Premier, 2 Annexe).

B) La force majeure et le cas fortuit

Le conducteur et, éventuellement, le propriétaire du véhicule resteront exonérés quand ils prouvent que le dommage est dû « ... à la force majeure sans rapport avec la conduite ou le fonctionnement du véhicule; ne doivent pas être considérés comme cas de force majeure les défauts du véhicule ou la rupture ou défaillance de l'une, quelconque, de ces pièces ou mécanismes (art. LRCSCVM 1.1.I).

La force majeure sans rapport avec la conduite ou le fonctionnement du véhicule est l'évènement absolument extérieur et non lié aux risques typiques de la circulation de véhicules à moteur. En revanche, le cas fortuit est un événement qui se produit dans le champ de ces risques (fait interne), malgré le fait qu'il ne puisse pas être subjectivement imputé aux propriétaires ou conducteurs du véhicule. Ainsi, la force majeure, au sens à tirer de la loi, est l'évènement absolument imprévisible (d'un point de vue subjectif) et inévitable (d'un point de vue objectif) qui a une relation de causalité externe à l'égard du champ des risques spécifiques de la circulation des véhicules. Par contre, le cas fortuit sera l'évènement qui s'est produit sans l'intervention d'une activité fautive de l'agent causant le dommage et qui se vérifie dans ce domaine de risque, indépendamment du fait d'échapper ou non au contrôle du conducteur ou du propriétaire du véhicule¹⁶.

Pour toutes ces raisons, ne peuvent pas être considérés comme des cas de force majeure la rupture des freins du véhicule¹⁷ ou d'une pièce concernant la direction¹⁸, l'éclatement d'un pneu en mauvais état¹⁹, ou encore l'existence d'un banc de brouillard qui provoque une collision en chaîne²⁰, ou enfin les vents forts provoquant la collision entre un cyclomoteur et un camion.²¹

C) Le fait du tiers

Parmi les causes d'exonération de la responsabilité énumérées dans la loi, l'art. 1.1.II LRCSCVM ne mentionne pas le fait du tiers, de sorte que la doctrine discute s'il doit être considéré ou non comme une cause d'exonération.²²

¹⁶ Voir à cet égard, Reglero dans Reglero, *Tratado*, II, p. 128 et suivants et, avec une conception plus stricte de force majeure, entendue non pas comme évènement étranger à la circulation des véhicules à moteur en général, mais aux risques particuliers créés par le véhicule qui a causé le dommage, Medina, *Responsabilidad civil automovilística*, cit. p. 83 et suiv.

¹⁷ STS 9.7.1987 (RJ 1987, 52131)

¹⁸ STS 21.7.1989 (RJ 1989, 5772)

¹⁹ SSTS 14.6.1995 (RJ 1995, 2888) et 26.3.1997 (RJ 1997, 1864)

²⁰ STS de 24.5.1997 (RJ 1997, 4323)

²¹ STS de 22.12.1992 (RJ 1992, 10639).

²² Voir pour les différentes positions Reglero dans Reglero, *Tratado*, II, p. 134 et suiv.

Cependant, il semble qu'il faille suivre l'opinion qui précise que pour décider si le fait du tiers exonère ou non de responsabilité, il faut tenir compte s'il est ou non étranger au terrain de circulation du véhicule à moteur, car ce fait peut, dans certains cas, remplir les caractères de la force majeure.²³

Ainsi, il ne suffit pas que le fait du tiers soit étranger à l'activité du conducteur du véhicule spécifique qui intervient dans l'accident, mais il est une condition essentielle que ce fait vienne d'une activité extérieure au terrain de circulation lui-même, et doit également être imprévisible et inévitable. En ce sens, le facteur décisif est que le fait du tiers soit extérieur au cadre de la circulation, ce qui arrive particulièrement lorsque le fait du tiers a un caractère délit dolosif.

2. L'étendue de l'indemnisation des dommages et préjudices

L'indemnisation des dommages causés par la circulation des véhicules à moteur est effectuée en Espagne par un système de barèmes qui a été introduit en 1995 par la Loi 30/95 du 8 novembre, « De réglementation et de Supervision des Assurances Privées » et qui aujourd'hui est contenu en Annexe à la loi sur la Responsabilité Civile et l'Assurance relative à la circulation des véhicules à moteur (LRCSCVM) avec la dénomination de « Système d'évaluation des dommages corporels causés par des accidents de la circulation ».

Le régime prévu dans cette Annexe est composé d'11 règles (première section), une explication du fonctionnement du système (deuxième section) et six tables pour l'évaluation des indemnisations par dommage corporel.

2.1. Les règles générales

Le système des barèmes légaux s'applique à l'évaluation de tous les préjudices causés par la mort et les lésions découlant d'un accident de circulation, sauf s'ils sont le résultat d'une infraction intentionnelle (délict dolosif).

Cependant, les frais occasionnés par la mort et les lésions seront indemnisés séparément, à condition que la victime prouve leur existence et leur montant. En fait, le point 6 de la première partie de l'Annexe de la LRCSCVM prévoit expressément que:

«En plus des indemnités établies selon les tables, tous les frais médicaux, pharmaceutiques et hospitaliers seront compensés dans la quantité nécessaire [jusqu'à la guérison

²³ En ce sens, Reglero dans Reglero, *Tratado*, II, p. 135.

ou la consolidation de séquelles] ²⁴ tant que les dépenses seront dûment justifiées selon le type d'aide reçue ».

« Dans les indemnisations pour décès, les dépenses d'enterrement et des funérailles, selon les us et coutumes de l'endroit où le service est fourni, seront compensées selon le montant justifié»

Le Point 7 de la première partie de l'Annexe de la LRCSCVM admet expressément que le système vise à la « restitutio in integrum » ou la réparation intégrale en déclarant que:

« Le montant de l'indemnité pour préjudice moral est le même pour toutes les victimes et la réparation des dommages psychophysiques est comprise dans son sens global de respect ou restauration du droit à la santé. Pour assurer l'indemnité totale des dommages et intérêts, on tient également compte des circonstances économiques, y compris ceux qui affectent la capacité de travailler et la perte de revenu de la victime, les circonstances familiales et personnelles et l'existence éventuelle de circonstances exceptionnelles peuvent servir pour une évaluation précise des dommages causés. Éléments correcteurs pour réduire toutes les indemnisations, y compris l'indemnisation pour les frais médicaux et hospitaliers et des frais funéraires et de sépulture, sont la concurrence de faute de la victime à la production de l'accident ou de l'aggravation de ses conséquences et, dans la réparation des préjudices permanents, l'existence des handicaps préexistants sans rapport avec l'accident ayant des effets nocifs sur le résultat final, et élément de correction d'augmentation des indemnisations pour lésions permanentes sont les invalidités concomitantes et, le cas échéant, la subsistance des handicaps préexistants ».

Pour la détermination et l'évaluation des lésions permanentes et temporaires et pour la guérison du lésé, il est nécessaire d'apporter un rapport médical. Il est possible d'établir les indemnisations sous forme de rentes viagères et les sommes d'indemnisation et les rentes viagères peuvent être modifiées suite à une altération substantielle des circonstances qui ont déterminé leurs montants ou par l'apparition de préjudices survenus. Chaque année les montants des indemnisations fixés par les annexes seront révisés selon l'indice général des prix à la consommation. Les sommes indiquées dans les exemples utilisés dans ce document sont ba-

²⁴ Le texte entre crochets, actuellement en vigueur, a été présenté à la dernière minute dans un amendement réalisée en 2007 pour la transposition de la Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automobiles (Cinquième Directive sur l'Automobile), bien que la nouvelle rédaction dans ce point n'avait rien à voir avec la transposition de cette Directive et avait pour finalité de favoriser les assurés en excluant tous les frais postérieurs à la consolidation des séquelles. Voir Ley 21/2007, de 11 de julio, *por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre* (BOE num. 166, 12.7.2007).

sées sur la dernière mise à jour disponible, mise en place par le ministère espagnol de l'Économie en février 2012²⁵.

2.2. Les Tables

Il y a six tables. Les Tables I, III et IV A) se réfèrent aux indemnisations de base dans les cas, respectivement, de décès, lésion permanente et incapacité temporaire. Les Tables II, IV et V B) contiennent les soi-disant « facteurs de correction », qui mélangent l'indemnisation des préjudices moraux et patrimoniaux en se référant à des chefs de dommage concret. Finalement, la Table VI est une Table médicale de classifications et ponctuation des séquelles.

	INDEMNISATIONS BASIQUES	"FACTEURS DE CORRECTION"
DÉCÈS	Table I	Table II
LÉSIONS CORPORELLES PERMANENTES	Table III	Table IV
LÉSIONS CORPORELLES TEMPORAIRES	Table V A)	Table V B)
	Table VI Classification et évaluation médicales des lésions corporelles permanentes (TABLE MEDICALE)	

Figure 1

A) Décès:

Les deux premières tables face à une indemnité en cas de décès, la Table I se référant aux « indemnisations de base » pour le décès et la Table II, se référant aux soi-disant « facteurs de correction ».

La Table I prend en compte, d'une part, l'âge de la victime primaire ou directe et, d'autre part, le lien de parenté entre les victimes secondaires ou personnes qui ont subi un préjudice résultant de la mort de la victime primaire, leur appartenance à un certain groupe au sein de la famille et leur nombre et position dans chaque groupe.

²⁵ Resolución de 24 de enero de 2012, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultarán de aplicar durante 2012 el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, BOE num. 31, du 6.2.2012, p. 10394-10399.

L'âge de la victime décédée est divisé en trois groupes (jusqu'à 65, 66 à 80, et plus de 80 ans) et les parents qui peuvent avoir droit à des dommages-intérêts sont classés en cinq groupes.

Chaque groupe s'établit autour de l'idée qu'il y a une personne qui a été la plus affectée par la mort de la victime et qu'il y a d'autres personnes qui ne sont que secondairement affectées. Si la personne la plus affectée d'un groupe n'existe pas, l'évaluation est effectuée selon un autre groupe qui tient en compte qui, parmi tous les légitimés survivants, a été la plus touchée par la mort de la victime. En conséquence :

- **Groupe I : victime avec conjoint**
 - Des indemnités sont prévues pour le conjoint, les enfants mineurs, les enfants majeurs, les parents avec ou sans vie commune avec la victime et pour les frères mineurs orphelins et dépendant de la victime.
- **Groupe II : victime sans conjoint et avec enfants mineurs**
 - Des indemnités sont prévues en faveur des enfants mineurs ou majeurs, des parents et des frères mineurs, orphelins et dépendants de la victime.
- **Groupe III : victime sans conjoint avec tous les enfants majeurs**
 - Des indemnités sont prévues en faveur des enfants majeurs, en distinguant entre les enfants jusqu'à 25 ans et de plus de 25 ans (et aussi en faveur des parents et des frères mineurs, orphelins et dépendants de la victime)
- **Groupe IV : victime sans conjoint ni enfants, mais avec ascendants**
 - Des indemnités sont prévues en faveur des parents, des grands-parents et des frères mineurs orphelins et dépendants.
- **Groupe V : victime avec des frères (seulement)**
 - On établit la distinction entre les frères et sœurs de moins de 25 ans et de plus de 25 ans.

Les principes de base qui sous-tendent cette Table sont que seulement les personnes mentionnées au sein de chaque groupe ont droit à une indemnisation et exclusivement pour les montants établis par le barème. L'indemnité est versée aux personnes qui sont proches de la victime. Les différents groupes de la Table mentionnent le conjoint (non séparé légalement au moment de l'accident), les enfants et petits-enfants, parents et grands-parents et les frères et sœurs de la victime. Les cohabitants non mariés, de sexe opposé ou de même sexe, sont mis sur un pied d'égalité avec les conjoints.

Cette restriction de l'indemnisation dans le cercle des proches est une limitation qui n'est pas conforme aux critères généraux de la responsabilité délictuelle espagnole, où la condition de victime secondaire de la mort d'une personne (ou victime par ricochet) n'est pas liée nécessairement à la parenté ou un droit d'entretien de la victime secondaire envers la victime primaire défunte.

Probablement à cause de cette tradition, certaines décisions de cours d'appel ont étendu l'indemnisation en vertu de ce régime de responsabilité du trafic aux neveux et nièces. Malgré le fait que deux décisions de la Cour constitutionnelle n'ont pas étendu l'indemnisation, elles n'ont pas été assez explicites pour mettre fin à

tous les doutes. Une décision récente de la Cour Suprême a indemnisé comme frère le cousin survivant qui avait vécu avec la victime décédée pendant presque toute sa vie depuis qu'il avait été accueilli par ses oncles, parents du défunt. La Cour a fait remarquer un « statut fonctionnel qui est identique à certains proches de la victime inclus dans les Tables » pour conclure que ces proches « peuvent mériter une compensation pour la mort de son proche, soit en l'absence des victimes secondaires admises par la loi ou même quand ces victimes secondaires existent, en concurrence avec elles, à condition qu'elles soient victimes secondaires ayant maintenu une relation affective avec le défunt qui est comparable ou analogue à la relation affective que l'on suppose, en raison de leur lien de parenté spécifique, aux victimes secondaires admises par la loi »²⁶.

Dans certains cas, la Table tient compte également du fait que la victime secondaire vivait ou non avec la victime décédée, afin de réduire, dans ce dernier cas, le montant qui doit être attribué. Toute personne ayant droit à une indemnisation reçoit la somme établie dans la Table

Les indemnisations de base qui résultent de cette table peuvent être augmentées ou réduites par application des « facteurs de correction » prévue dans la Table II.

Ces facteurs sont, comme « facteurs d'augmentation »:

a) *Les préjudices économiques*: ils sont établis en fonction des revenus annuels de la victime pour son travail. Suivant les revenus, une majoration est appliquée.

Description	Augmentation (en pourcentage ou en euros)
Domages économiques	
<i>Salaire net annuel de la victime (revenu du travail personnel):</i>	
Jusqu'à 27.864,71 euros	Jusqu'à 10%
De 27.864,72 à 55.729,41 euros	De 11% à 25 %
De 55.729,42 à 92.882,35 euros	De 26% à 50%
Plus de 92.882,35 euros	De 51% à 75%

Figure 2

b) *incapacité physique ou psychique préalable* de l'ayant droit, c'est à dire, d'avant la date de l'accident. On ne peut pas prendre en compte l'incapacité causée par l'accident lui-même;

c) si la *victime était un enfant unique* et si elle était mineure ou non et, dans ce dernier cas, si elle était âgée de moins ou de plus de 25 ans;

d) si *les deux parents sont morts dans le même accident* et, dans ce cas, si leurs enfants étaient mineurs ou majeurs et, dans ce dernier cas, s'ils étaient âgés de moins ou de plus de 25 ans;

²⁶ Voir STS 26.3.2012 (RJ 2012\5580)

e) si la victime était enceinte et *l'accident a aussi causé la mort du fœtus* et si c'était son premier bébé et si le fœtus est mort avant ou après le troisième mois de grossesse.

Enfin, comme « facteurs de diminution » la Table se réfère aux règles générales du point 7 du premierement, d'où il résulte une application seulement de la faute de la victime ou l'aggravation des dommages causés par la victime jusqu'à 75%.

B) Indemnisations pour des lésions permanentes

La Table III prévoit une indemnisation de base pour les lésions permanentes selon un système de points de séquelles établi légalement par barème médical pour les différents types de blessures (Table VI) et qui varie également en fonction de l'âge de la victime.

La gamme de points va de 1 à 100 points et les âges mènent à des distinctions sur les victimes de moins de 20 ans, de 20 à 40 ans, de 40 à 55 ans, de 55 à 65 ans, et plus de 65 ans.

La valeur monétaire du point dépend non seulement de l'âge de la victime, mais aussi de la gravité des séquelles, c'est-à-dire le nombre de points auxquelles elles reviennent.

La somme ainsi évaluée peut être augmentée en fonction de plusieurs « facteurs de correction » prévus par la Table IV, qui prennent en compte:

- a) le salaire net de la victime (comme dans la Figure 2 ci-dessus);
- b) ce que l'on appelle des «préjudices moraux complémentaires», qui existent quand une seule séquelle dépasse 75 points ou quand l'ensemble des séquelles dépasse 90 points. Ce «facteur de correction» donne au juge un pouvoir discrétionnaire assez grand pour les cas de séquelles extrêmement graves parce que la Table ne prévoit qu'une limite maximale de 92.882,35€ pour le montant qui doit être ajouté à l'indemnisation de base;
- c) si les lésions permanentes amènent la victime à être incapable pour son travail ou sa profession ou, en général, pour toute activité de travail ou professionnelle. Sur ce point la Table distingue :
 - si l'incapacité permanente est «partielle», c'est-à-dire si elle limite l'activité habituelle de travail de la victime sans l'empêcher (une augmentation de jusqu'à 18.576,47€);
 - si elle est «totale», c'est-à-dire si les séquelles empêchent la victime d'exercer son activité habituelle de travail (une augmentation entre 18.576,48 € et 92.882,35 €) et
 - si elle est «absolue», c'est à dire, si les séquelles empêchent la victime d'exercer toute activité professionnelle ou métier (une augmentation de 92.882,35 € à 185.764,70 €);

c) Pour les «grands invalides», c'est à dire, les personnes affectées par des séquelles permanentes qui ont besoin de l'aide de tierces personnes pour réaliser les activités les plus essentielles de la vie quotidienne comme s'habiller, se déplacer, manger ou autre (tétraplégies, paraplégies, coma vigile ou végétatif chronique, importantes séquelles neurologiques ou neuropsychiatriques avec de graves altérations mentales, etc.). Dans ce cas, plusieurs chefs de dommages sont pris en compte:

- pour *l'aide d'une tierce personne*, la Table prévoit un montant allant jusqu'à 371.529,39 €, qui sera évalué en tenant compte de l'âge de la victime et de la gravité du handicap, en ce qui concerne les activités les plus courantes de la vie quotidienne;
- pour *l'adaptation du logement* de la victime, en cas de besoin, il prévoit une somme pouvant aller jusqu'à 92.882,35 €, en fonction des caractéristiques du logement et des séquelles subies par la victime;
- pour les soi-disant «*préjudices moraux de la famille*», qui tient compte de la « perturbation importante de la vie quotidienne et du vivre ensemble » des proches qui prennent soin et l'attention permanente de la victime gravement handicapée. La loi prévoit une somme qui sera évaluée « selon les circonstances » et qui peut atteindre le montant maximum de 139.323,53 €.

c) Enfin, dans le cas où est nécessaire une *adaptation de la voiture de la victime*, la Table prévoit une augmentation pouvant aller jusqu'à 27.864,70 €.

Comme « facteurs de diminution », mais aussi comme « facteurs d'augmentation », la Table se réfère aux règles générales du Point 7 du premierement. Il en résulte, comme facteurs ultérieurs de correction d'augmentation les « handicaps concurrents » et la « subsistance des handicaps préexistants ». Comme « facteurs d'augmentation », outre la faute de la victime ou l'aggravation des dommages causés par la victime (apparemment, sans limites), le précepte mentionne « la subsistance des handicaps préexistants ou non liés à l'accident ayant une influence sur le résultat final ».

La Table VI, se réfère à « la classification et l'évaluation des séquelles », et contient un tableau médical avec une longue liste de séquelles, organisées en 8 chapitres, correspondant aux différentes parties du corps humain, et un « chapitre spécial » relatif au préjudice esthétique. Chaque lésion reçoit un certain nombre de points ou une « fourchette » autour d'un certain nombre de points.

Le barème des séquelles anatomique-fonctionnelles est un barème médical. L'évaluation des séquelles doit se faire dans une perspective médicale en faisant une évaluation selon l'importance des séquelles estimées, sans qu'on puisse prendre en compte de circonstances extra médicales comme par exemple l'âge, le sexe, le métier ou les goûts ou préférences du blessé.

Le « chapitre spécial » relatif au préjudice esthétique a été introduit dans la réforme de l'année 2003 et mesure le préjudice à travers une échelle de six degrés,

selon l'importance, avec les qualifications de léger, modéré, moyen, important, très important et « extrêmement important » (« importantísimo »).

Le dommage esthétique peut être statique (le cas typique des cicatrices ou de la déformation physique) ou dynamique (que l'on aperçoit quand la victime est en mouvement, comme dans les cas de boiterie ou de déformation globale de l'image d'une personne, comme dans le cas de paraplégie). En outre, il peut être lié ou non avec une séquelle fonctionnelle, mais, dans tous les cas, il constitue un dommage indépendant du préjudice strictement physiologique. Quand il y a double préjudice, les deux doivent être estimés séparément sans aucune liaison entre l'un et l'autre, c'est-à-dire, en distinguant la dimension anatomique (maximum 100 points) et la dimension esthétique (maximum 50 points) des préjudices permanents. Dans ce cas, on ne fait pas l'addition des points obtenus par l'application des tables respectives, mais l'addition des quantités qui, à chaque type de préjudice (psychophysique et esthétique), donne les points obtenus de chaque table.

C) Incapacité Temporaire

La Table V prévoit un système de barèmes qui démarre à partir d'une indemnisation de base -qui est la même pour toutes les victimes, indépendamment du fait qu'elles travaillent ou non-, que compensent les dommages moraux (paragraphe A) et qui varie selon que la victime est encore hospitalisée (69,61 €) ou non.

Lorsque la victime a déjà été sortie de l'hôpital, elle recevra un montant qui varie selon que la victime puisse mener à bien son travail habituel ou non. Dans ce dernier cas, elle recevra 56,60 € par jour, alors que quand elle peut exercer son activité professionnelle, elle ne recevra que 30,46 €.

Tous ces montants peuvent être augmentés par les « facteurs de correction » prévus au paragraphe B, qui se réfère à une sorte de baremisation des pertes de revenus en fonction de l'éventail des revenus de la victime et qui est le même que celui déjà expliqué dans la Figure 2 ci-dessus.

3. Critique du système et plan de réforme

3.1. Critique du système

Le système des barèmes est obligatoire en ce qui concerne l'évaluation des préjudices résultant des atteintes corporelles produites dans des accidents de la circulation. Ceci résulte de la règle énoncée à l'article 1.2 LRCSCVM, qui prévoit que « les dommages et préjudices causés aux personnes, y compris la valeur de la perte subie et les gains qui ne sont plus obtenus, prévus, prévisibles ou sciemment résultant de l'évènement, y compris les pertes non patrimoniales, seront quantifiées en tout état de cause, conformément aux critères et dans les limites fixées à l'Annexe de la présente loi ».

Il n'y a aucun sujet dans le droit de la responsabilité civile qui a fait couler autant d'encre que le débat sur le système d'évaluation. Ainsi, la doctrine et la jurisprudence ont critiqué le système légal d'évaluation des dommages ou « barème » en soulignant principalement qu'il:

- (a) nie le pouvoir souverain du juge du fond en assujettissant l'indemnisation à l'évaluation des experts;
- (b) est contraire au principe d'égalité consacré par l'art. 14 de la Constitution espagnole (ci-après, « CE »), en établissant une discrimination contre les victimes qui subissent des dommages corporels dans des accidents de la circulation, qui sont soumises au système des barèmes, tandis que les victimes qui souffrent des accidents découlant d'autres sources n'y sont pas;
- (c) porte atteinte au droit à la vie et à l'intégrité physique et morale prévue à l'art. 15 CE, étant donné que le droit d'obtenir la réparation intégrale des préjudices patrimoniaux résultant du dommage corporel appartient à l'essence du contenu de ce droit ;
- (d) mélange sans discernement des préjudices patrimoniaux et non patrimoniaux dans des nombreux chefs de préjudices, ce qui rend impossible de savoir la sorte des préjudices que les barèmes compensent dans chaque cas ;
- (e) le barème des pertes de revenus qui fait la loi est contraire au principe de la réparation intégrale, etc.²⁷

Néanmoins, la Cour constitutionnelle espagnole a statué dans son arrêt STC 181/2000²⁸ sur la constitutionnalité du système dans ses aspects essentiels, en déclarant seulement l'inconstitutionnalité du système dans l'application du barème correspondant aux pertes de revenus subis dans les cas de lésions temporaires (Table V B) et seulement quand ces lésions ont leur cause dans « la faute exclusive et, le cas échéant, judiciairement déclarée, imputable à l'agent causant le dommage ». Dans tous les autres cas, le système est pleinement constitutionnel et a un effet contraignant non seulement dans les cas de responsabilité du plein droit « mais aussi lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence du conducteur du véhicule ».

La déclaration de la constitutionnalité du système des barèmes et la stabilité qui lui a été donnée par des arrêts ultérieurs où la Cour constitutionnelle n'a pas étendue le seul cas d'inconstitutionnalité fourni par l'arrêt 181/2000 à d'autres dispositions du système qui répondent à un ratio similaire (*lucrum cessans* dans

²⁷ Dans la doctrine voir, par tous Reglero, à Reglero, *Tratado*, I, cit., p. 445 et suiv. et dans la jurisprudence les arrêts STS 26.03.1997 (RJ 1997,1864) qui a marqué le point le plus haut d'hostilité des tribunaux contre l'application du système légal, et qui fut bientôt suivi par de nombreux tribunaux de première instance et d'appel et la STS 2^a, 5.7.1999 [RJ 1999, 818] de la Chambre Criminelle de la Cour Suprême.

²⁸ Sentencia 181/2000, de 29 de junio de 2000 (BOE num. 180, 28.7.2000).

les cas de décès et des lésions permanentes), a provoqué un mouvement pendulaire. En peu de temps les tribunaux sont passés du refus d'appliquer le barème dans le cas où l'application était obligatoire (c'est à dire, le cas des préjudices causés par la circulation des véhicules à moteur), à l'appliquer, faute de mieux, à tous les cas de dommages corporels. Ainsi, à l'heure actuelle, le système s'applique « à titre indicatif » à tous les cas de lésions corporelles quelle que soit leur origine.

Néanmoins, les problèmes techniques du système restent encore latents, en particulier en ce qui concerne l'indemnisation des pertes de revenus (*lucrum cessans*), en cas de décès, de lésions permanentes et même en cas de lésions temporaires. Dans ces cas, l'indemnisation de ces préjudices n'est pas liée à une perte de revenus réelle et effectivement subie par la victime, mais à un certain pourcentage de l'indemnisation de base en fonction des revenus de travail que la victime avait avant l'accident, et qu'elle recevra même si elle n'a subi aucune perte de gains.

Par exemple, dans le cas de décès cette indemnisation s'étend à toutes les personnes ayant droit à réparation du préjudice moral, comme les parents, les fils et filles mineurs ou adultes, frères ou sœurs, et cela, même quand toutes ces victimes par ricochet n'étaient pas financièrement à la charge de la victime décédée. En cas de lésions permanentes, le pourcentage attendu ne tient pas compte de l'impact de l'accident sur le travail habituel de la victime. En conséquence, une victime qui est incapable de travailler pour cause d'une lésion de petite importance (par exemple, un musicien ou un chirurgien qui souffre de blessures aux mains qui l'empêchent de jouer ou d'opérer pour le reste de sa vie) sera traitée avec les mêmes critères que les victimes qui ne peuvent plus effectuer leur travail ou occupation après la lésion. Il convient également de noter que ceux qui n'ont pas de rentes de travail ne recevront uniquement jusqu'à 10% de l'indemnisation de base et que les enfants qui ont un accident et ne peuvent pas travailler le reste de leur vie recevront jusqu'à cette limite de 10% seulement s'ils ont 16 ans ou plus et absolument rien s'ils sont de moins de cet âge.

La réaction de la jurisprudence face au système des barèmes, qui comme nous l'avons vu est passée en peu de temps du plus fort rejet à la soumission absolue, est entrée récemment dans une nouvelle phase avec l'arrêt STS 25.3.2010 (RJ 2010,1987), où la Cour Suprême espagnole a tenté d'atténuer les conséquences négatives dans les cas où l'indemnisation pour perte de revenus qui résulte des règles spécifiques du système est nettement insuffisant. Ainsi la Cour a introduit une doctrine qui, avec une interprétation systématique du système des barèmes, permet de prendre en compte la situation économique de la victime non sur la limite spécifique pour chaque montant des revenus, mais sur la limite globale du système, c'est-à-dire 75% de l'indemnisation de base. Cependant, cette doctrine, même en supposant une amélioration substantielle de la situation des victimes,

est à mi-chemin pour ne pas être en mesure de reconnaître la réparation intégrale.²⁹

3.2. Le plan de réforme

Cette nouvelle étape jurisprudentielle et la prise de conscience que, après 15 ans depuis son introduction, le système nécessite des corrections profondes, ont abouti en 2010 à créer une Commission interministérielle pour la réforme du système composé, entre autres, par des représentants des Associations de Victimes des Accidentés de la Circulation, l'Association des Assureurs espagnols (UNESPA), le Consortium de Compensation d'Assurances, l'Office du Procureur de la Sécurité Routière et le ministère de la Justice.³⁰

À la différence du rejet que le système des barèmes d'indemnisation a soulevé dans d'autres pays³¹, tous les acteurs de ce processus de réforme ont manifesté la nécessité de maintenir ce système et de l'améliorer. Ainsi, les Associations de Victimes des Accidents de la Circulation, dans leur «Projet de réforme de l'évaluation des dommages causés à des personnes dans des accidents de la circulation», qui a été soumis à la Direction générale des assurances avant de commencer les travaux de la commission d'experts considèrent que « le besoin d'un système barémisé est incontestable »³² et soulignent que « les Associations de Victimes défendent l'existence d'un système d'évaluation des dommages causés aux personnes en accidents

²⁹ Voir Juan F. Garnica Martín, “El lucro cesante como nuevo factor de corrección tras la sentencia del Tribunal Supremo 228/2010, de 25 de marzo”, *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*. 17.12.2010 num. 11 - diciembre 2010, p. 6-38.

³⁰ Miquel Martin-Casals, “Por una puesta al día del sistema de valoración del daño corporal (‘baremo’). Líneas generales de los trabajos de la ‘Comisión de expertos’”, *InDret* 4/2012 (www.indret.com).

³¹ Est très expressif, en ce sens, le Rapport sur l'indemnisation du dommage corporel, Juin 2003. Extrait du Programme d'action en faveur des victimes présenté par M. PERBEN, Garde des Sceaux en Conseil des Ministres du 18 septembre 2002, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/034000490/0000.pdf> ou on peut lire: « ... un ‘barème d'indemnisation’ se situe dans le domaine du droit, en fixant une valeur monétaire au pourcentage de taux d'incapacité ; il nie le pouvoir souverain du juge du fond (ou du régleur) en assujettissant l'indemnité à l'évaluation expertale: il subordonne le juge à l'expert, ce qui est inacceptable dans la tradition juridique française. Il est aussi inacceptable pour les victimes dont il dénie l'irréductible singularité de toute personne humaine: la personnalisation de l'évaluation indemnitaire des préjudices, notamment des préjudices extrapatrimoniaux, est une donnée traditionnelle de la jurisprudence française en matière de dommage corporel (p. 10) et, nouvellement, à la p. 31 : « L'évaluation barémisée est celle qui attribue une valeur monétaire, déterminée par un barème, à un étalonnage médical des préjudices. Parfois réclamée par les assureurs, elle est totalement contraire à nos principes juridiques, car elle subordonne le juge à l'expert. Or, en droit français les conclusions de l'expertise sont une aide à la décision du juge, qui conserve néanmoins sa pleine et totale liberté d'appréciation personnelle. Elle est au surplus rejetée avec véhémence par toutes les associations de victimes ».

³² Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico, “Proyecto de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación presentado a la Dirección General de Seguros, 18.05.2010”, “Tercera: Siendo incuestionable la necesidad de “Baremo”, creemos que el vigente puede y debe perfeccionarse...”. Le projet est disponible à <http://stopaccidentes.org/uploads/file/NOTAS%20DE%20PRENSA/Proyecto%20presentado%20DGS.pdf> (Date de consulte: 2.12.2012).

de circulation (le « barème ») qui permet d'éviter des inégalités entre les victimes, aide à indemniser les préjudices le plus rapidement possible, à réduire des litiges et permet, avec tout ça, d'aboutir à un niveau plus élevé de sécurité juridique et de garanties pour les citoyens et pour les assureurs»³³.

Très brièvement³⁴, les grandes lignes du plan de réforme qu'a mené le Comité d'experts dans ces moments sont:

A) Lignes principales

Le plan de réforme propose de remplacer le système actuel par un système qui respecte scrupuleusement le principe de différenciation entre préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux ou moraux. Contrairement à la structure actuelle, on sépare nettement dans chaque table les deux types de préjudices et on amène tous les préjudices patrimoniaux à des tables spécifiques (Tables C) :

TABLE	A	B	C
1 DÉCÈS	Préjudices personnels ordinaires	Préjudices personnels particuliers	Préjudices patrimoniaux
2 LÉSIONS PERMANENTES	Préjudices personnels ordinaires	Préjudices personnels particuliers	Préjudices patrimoniaux
3 LÉSIONS TEMPORAIRES	Préjudices personnels ordinaires	Préjudices personnels particuliers	Préjudices patrimoniaux

Figure 3

(2) Afin de quantifier la perte de revenus futurs et certains frais futurs on introduit un modèle actuariel de deux facteurs, le multiplicande et le multiplicateur, dont le produit sera de déterminer l'indemnisation. Inspiré par les « Tables Ogden » anglaises, le modèle que l'on propose veut en fournir un système plus simplifié.

Tandis que pour établir le multiplicande on part des revenus du travail personnel de la personne décédée ou lésée, le multiplicateur est un coefficient actuariel qui intègre un calcul mathématique. Il incorpore tous les éléments pertinents pour le calcul comme l'horizon temporel ou durée du préjudice, le risque de décès (selon la table de mortalité) et le taux d'actualisation, qui prend en compte l'inflation. Il tient en compte également –pour les escompter du montant à percevoir– les pen-

³³ Asociaciones de Victimas de Accidentes de Tráfico, *ibidem*.

³⁴ Pour un rapport plus détaillé voir Martin-Casals, "Por una puesta al día del sistema de valoración del daño corporal ('baremo')...", cit., p. 1-39.

sions publiques auxquelles ont droit les victimes secondaires en cas de décès des victimes primaires, telles que les pensions pour les veuves et les orphelins, et celles auxquelles ont droit les victimes primaires elles-mêmes, dans le cas de lésions permanentes, telles que la pension pour invalidité permanente.

B) Indemnisations de victimes secondaires (par ricochet) en cas de mort

En cas de décès, en ce qui concerne les préjudices ordinaires (indemnisation de base des préjudices non patrimoniaux), les travaux abandonnent l'idée que le montant de l'indemnisation dépend de l'existence des groupes des membres de la famille qui survivent à la victime primaire et établit cinq catégories individualisées de personnes qui ont droit à la réparation du préjudice: (1) le conjoint survivant, (2) les ascendants, (3) les descendants, (4) les frères et sœurs et (5) les « personnes proches » (*allegados*). Le partenaire stable, homosexuel ou hétérosexuel, est assimilé au conjoint, comme actuellement. Les « personnes proches » sont celles qui ont vécu avec la victime pendant au moins cinq ans immédiatement avant le décès et ont eu avec elle un lien d'affection spécial, ayant ou non la parenté comme base.

Les préjudices personnels particuliers ont pour but de personnaliser les préjudices ordinaires ou de base pour individualiser le préjudice et adapter les indemnisations aux caractéristiques concrètes de chaque victime secondaire. Par exemple, ils incluent l'idée que rester le seul membre de la famille survivant qui subit le préjudice dans la même catégorie de familiers (par exemple, le survivant est le seul enfant, parent, frère ou sœur de la victime décédée) porte à une augmentation du préjudice. Et vice versa, augmente également le préjudice le fait que la personne décédée était le seul familier que la victime secondaire avait dans la catégorie correspondante (par exemple le décédé été le seul parent, fils, frère ou sœur de la personne survivant ou victime secondaire).

Dans le domaine des préjudices patrimoniaux, ne reçoivent une indemnisation pour perte de revenu que les familiers qui effectivement dépendaient économiquement de la victime. Pour déterminer le multiplicande on part des revenus du travail personnel de la victime et on établit le quota du revenu qui appartient à chaque victime secondaire (par exemple, le conjoint 60%, les fils 30% chacun, les frères et sœurs 20% chacun, avec une réduction proportionnelle qui respecte un minimum de «*quota sibi*» - le quota que la victime décédée consommait elle-même- de 10%).

Si la personne décédée n'avait pas de revenus parce qu'elle se consacrait aux tâches ménagères, ce travail dans la maison est évalué à un minimum d'un salaire minimum interprofessionnel (SMI 2012 = 748,30€/mois x 12 mois). Si la personne décédée qui s'était dédiée aux tâches ménagères avait des enfants ou des personnes à charge, ce montant augmenterait d'un demi SMI pour chaque enfant ou personne à charge jusqu'à un maximum de 2 SMI.

Pour trouver le multiplicateur, on doit tenir compte de l'horizon temporel ou durée prévue du préjudice de perte de revenus. Par exemple, on considère que le mariage aurait duré au moins 15 ans de plus, ou que les enfants dépendent financièrement de leurs parents jusqu'à l'âge de 30 ans.

C) *Indemnisation en cas de lésions permanentes*

Dans le cas des lésions permanentes, la routine de calcul des dommages est poursuivie sur la base d'un barème économique qui s'applique à un barème médical correspondant au préjudice psychophysique (jusqu'à 100 points) et les cas échéants, à un barème esthétique séparé (jusqu'à 50 points).

En ce qui concerne les préjudices personnels particuliers, comme principale nouveauté on peut souligner qu'ont été regroupé un certain nombre de préjudices des contours actuellement non bien définis dans la catégorie des soi-disant «préjudices pour la perte de qualité de vie», qui à son tour distinguent si cette perte de la qualité a été produite par:

(a) la perte de *l'autonomie personnelle*, qui se réfère aux activités essentielles de la vie quotidienne (par exemple, manger, boire, se laver, s'habiller, s'asseoir, se lever, etc.).

(b) la perte du *développement personnel*, ce qui affecte l'épanouissement de la victime en tant qu'individu et en tant que membre de la société, qui arrive quand la victime ne peut pas continuer à mener des activités spécifiques qu'elle faisait avant, comme les activités sportives, de loisir ou de la vie sociale.

(c) le préjudice moral pour la *perte de la capacité d'accomplir un métier ou une profession*. Indépendamment du fait que la performance d'un métier ou d'une profession est un moyen de se procurer la subsistance, elle est aussi un outil de développement personnel qui a un impact direct sur l'autoestime personnelle, conserve la personne active et la fait se sentir utile. Ainsi, la perte de la capacité d'accomplir un métier ou une profession, en plus de la perte patrimoniale, cause aussi un préjudice moral.

En ce qui concerne les préjudices patrimoniaux on doit mettre en évidence, comme événements majeurs que:

a) contrairement à ce qui se passe aujourd'hui, les dépenses de santé futures et prévisibles seront compensées, comme par exemple les frais de remplacement des prothèses et ou des dispositifs mécaniques tels que des fauteuils roulants que le lésé aura besoin tout au long de sa vie.

b) on adapte le concept traditionnel de frais pour l'adaptation du véhicule pour indemniser les victimes qui n'ont pas de véhicule à adapter (ou remplacer par un autre d'adapté) et qui pour développer davantage ses activités habituelles éprouvent des sérieuses difficultés en utilisant les transports publics («coûts de mobilité accrus»).

c) on abandonne le système actuel de « dépenses de tierce personne », qui maintenant sont pris en charge uniquement en cas des grands lésés et dans la limite de 371.529,39 €, et on le remplace par un système qui prend en compte le nombre d'heures d'aide de tierce personne dont a besoin le lésé. On établit ce nombre d'heures selon une table qui a été fixée par accord entre les associations de victimes et l'association d'assureurs UNESPA. Elle précise les séquelles qui peuvent donner lieu à la nécessité d'aide de tierce personne et définit un nombre fixe ou, le cas échéant, une fourchette d'heures pour chacune d'elles.

d) en plus de compenser la perte de capacité à effectuer des tâches ménagères causée par des lésions permanentes avec des critères parallèles à ceux appliqués dans le cas de décès, la réforme indemnise aussi la perte de revenus futurs des enfants, quel que soit l'âge auquel l'accident a été subi, à partir de l'âge de 30 ans jusque l'âge de la retraite. On applique ici aussi la méthode de calcul du multiplicande et multiplicateur, et on considère dans le multiplicande un revenu futur de 1,5 salaire minimum interprofessionnel, qui peut être augmenté de 20% lorsque le lésé possède un niveau de formation supérieure.

D) Des autres aspects

Actuellement, le Comité d'experts discute encore des règles générales du système et des règles pour les indemnisations des lésions temporaires. En parallèle, une commission déléguée du Comité d'experts a commencé à travailler sur une analyse de l'impact économique du nouveau système et, en particulier, sur l'impact qu'elle peut avoir sur les primes des assurances de responsabilité civile. Il est prévu que tous les travaux devraient être achevés à la fin de juillet 2013, que le projet de loi peut être traité au Congrès et au Sénat pendant 2014 et que la nouvelle loi peut entrer en vigueur le 1er janvier 2015.

Miquel Martin-Casals

Gérone, le 10 de décembre. 2012