

LA PROCEDURE D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET LE ROLE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN ESPAGNE

par Jordi RIBOT, Professeur de droit civil. Institut de droit privé européen et comparé, Université de Gérone (Espagne)

I - Introduction¹

Ce travail explique, tout d'abord, quelques éléments de base du droit procédural de la réclamation des dommages causés dans des accidents de la circulation [§ II]. Dans cette section, on constate l'existence d'une assurance obligatoire ce qui détermine les principales caractéristiques spéciales de la procédure, en particulier en matière de capacité passive et de mise en œuvre de la résolution judiciaire sur l'indemnisation. Après, on examine le rôle de l'assurance automobile en Espagne, quelle est sa portée pratique, quelles sont les règles principales et comment sont-elles interprétées et appliquées par la jurisprudence [§ III].

II - Aspects procéduraux de la réclamation des dommages causés dans accidents de la circulation

1. La grande majorité des accidents de la circulation qui causent des dommages matériels ou même corporels sont réglés à l'amiable et sans l'intervention d'aucun avocat. Dans les cas où des avocats conseillent les personnes lésées, le règlement d'une réclamation se termine aussi généralement sans que les parties soient obligées d'aller devant les tribunaux. Le nombre de demandes traitées extrajudiciairement est donc très élevé. Dans les cas où il y a des dommages corporels, cependant, l'intervention, d'une forme ou d'une autre, de

¹ Abréviations utilisées: CC: Code civil; CCS: Consortium de Compensation d'Assurances, CP: Code pénal; Dir 2009/103/CE: 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; LCS: Loi 50/1980 du 8 octobre, sur le contrat d'assurance; LEC: Code de procédure civile; LECr: Code de procédure pénale; LRCSCVM: Loi sur la responsabilité et l'assurance dans la circulation des véhicules à moteur (refonte approuvée par le Décret royal n ° 8/2004, du 29 octobre); RRCSCVM: Règlement de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile dans la circulation des véhicules à moteur (approuvé par le décret royal 1507/2008 du 12 Septembre); STS: Arrêt de la Cour de Cassation (*Tribunal Supremo*).

l'administration de la justice est plus fréquent, mais dans ce cas le règlement de la réclamation fini souvent avec un accord entre les parties confirmé par le juge.

2. Dans l'expérience espagnole, un grand nombre de cas dans lesquels la mort ou des lésions se sont produites conduit à l'ouverture d'une procédure devant la juridiction pénale. Il est moins fréquent de recourir à ceci pour la réparation des dommages matériels.

Cette possibilité dérive du fait que la personne responsable peut être inculpée d'un crime grave (*delito*) ou moins grave (*falta*) réprimés par le Code pénal à titre d'imprudence, ce qui donne lieu non seulement à une responsabilité criminelle, mais aussi à la responsabilité civile pour les dommages causés.² Ceci est établi aux arts. 116.1 CP et 100 LECr. Celui-ci prévoit que « de tout délit criminel naît la punition du coupable, et peut aussi naître l'action civile en restitution d'objets, la réparation et l'indemnisation des dommages causés par le fait ». Conformément à l'art. 108 LECr, l'action civile doit être intentée, avec l'action criminelle, par le *Ministerio Fiscal* (procureur de la République), indépendamment de la poursuite ou non de ces actions par les victimes. Toutefois, dans le cas des infractions moins graves, l'action civile découlant du fait dépend exclusivement de la victime ou de ses représentants légaux. Si les lésés ont renoncé à leurs droits, le *Ministerio Fiscal* devrait se limiter à la poursuite de l'action pénale pour punir le coupable. La renonciation doit néanmoins être faite expressément et de manière définitive. Du fait de ne pas intervenir dans la procédure pénale, on ne peut pas en déduire que la victime renonce à son droit (art. 110 II LECr). Les actions civiles découlant d'un crime peuvent aussi s'exercer séparément sur un nouveau procès civil par la voie de la « réserve d'actions ». Pendant la procédure pénale et jusqu'au jugement définitif, il ne peut plus y avoir d'autre procédure sur les mêmes faits (art. 114 LECr) et il n'est pas possible d'intenter une action civile (art. 111 LECr).

² On parle ici d'infractions emportant une *négligence lourde* impliquant des blessures graves ou mortelles (art. 142 et 147.1, 149 et 150 CP) et les infractions mineurs régulées par l'art. 621 CP, ayant pour objet la création d'un dommage grave par une faute légère ou des blessures mineures par une négligence grave. Les dernières ne peuvent être poursuivies qu'à demande de la personne lésée ou de son représentant légal. Pour les dommages aux biens, en vertu de l'art. 267 CP ne sont punissables que ceux causés par la négligence et ayant une valeur de plus de € 80.000. Ne pouvant également être poursuivi que sur la demande de la victime.

Outre la procédure pénale, la législation espagnole permet aussi la demande d'indemnisation pour les dommages causés dans des accidents routiers par la voie d'une procédure civile déclaratoire, par requête à la Cour de première instance du lieu où l'accident s'est produit.³ Cette procédure est généralement l'ordinaire, si l'affaire à des questions d'un montant supérieur à 3.000 € ou ayant une quantité inestimable, ou la procédure verbale si le montant est inférieur à 3.000 €.

Très souvent, cependant, l'action civile n'est pas l'option choisie par ceux qui doivent se tourner vers les tribunaux pour obtenir leur droit à réparation. Il existent de nombreuses incitations qui rendent très raisonnable le fait de canaliser ces droits par la voie d'une procédure pénale, en particulier dans la mesure où beaucoup d'accidents peuvent être décrits comme le résultat d'une négligence, même légère :

- a) En premier lieu, la procédure pénale est gratuite et, pour les actes définis comme infractions très graves⁴, les victimes peuvent laisser l'initiative de la procédure au *Ministerio fiscal*, sans avoir à assumer le coût de l'application de sa demande d'indemnisation. Le procureur aura la charge de l'accusation et obtiendra, le cas échéant, l'indemnisation due aux victimes⁵.
- b) En second lieu, la procédure pénale, par sa nature, tiens préférence et est soumis à une réglementation de l'affaire moins lourde que le civil, alors qu'elle permet aussi au juge d'être plus proactif par rapport à l'obtention des preuves et à la conduite du procès, sans avoir à attendre à ce que les parties les demandent.
- c) Enfin, et c'est peut-être le plus pertinent pour les procédures criminelles qui visent des lésions moins graves, la victime peut compter sur l'administration de la justice pour assumer le coût des rapports médicaux pour déterminer l'étendue de ses dommages (par exemple, la nature du préjudice subi, combien de temps il a fallu pour guérir, quelles procédures médicales ont été

³ Voir arts. 45 et 52.1 § 9 LEC.

⁴ La qualification initiale des faits peut avoir tendance à imputer un comportement plus grave au défendeur, même si le procès pénal se termine par une punition moins grave, ou même s'il se termine sans peine.

⁵ Dans la procédure pénale et indépendamment des demandes présentées par l'accusation publique, rien ne prive les victimes du droit d'exercer leur action civile dans la même procédure pénale avec leur propre représentation (dans l'action criminelle, c'est ce qu'on appelle « procureur privé ») et de demander les indemnisations qu'elles considèrent leur être dues.

nécessaires, quel est le degré d'incapacité temporaire ou permanente, quelles conséquences devra subir la victime après être soignée de ses blessures, quelle est la prévision des besoins de soins de santé qui devraient être réalisés à l'avenir). Le cas échéant, dans les procédures pénales, cette fonction va être accomplie par les services du personnel professionnel qui dépend de la justice. Si ce type de preuve devait se faire dans l'intérêt de la partie lésée par l'utilisation de ses propres moyens, le remboursement des frais serait fait en fonction de la réussite de l'action, et il est certain que dans de nombreux cas les victimes devraient renoncer à continuer à plaider et se contenteraient avec ce que la compagnie d'assurance offrirait.

Le constat de cet état de fait explique l'alarme qui a été soulevée dans les milieux juridiques spécialisés face à un projet de réforme du Code Pénal qui, afin de réduire les frais de justice, prévoyait de décriminaliser certaines infractions, que, dans la pratique, ne s'appliquent que dans le domaine des accidents routiers pour se faire payer l'indemnisation à laquelle la victime a droit⁶. La décriminalisation aurait comme conséquence que la réclamation de la victime devrait être présentée par une procédure civile dans laquelle lui reviendrait pleinement l'initiative de l'action et la charge de la preuve nécessaire. Par conséquent, elle devrait payer les frais de justice (honoraires d'avocat, frais de l'administration de justice) et les rapports d'experts sur lesquels elle fonde sa demande, avec le risque d'être condamnée à payer tout ou au moins une partie des frais du défendeur dans le cas où la demande n'était pas fondée⁷.

3. En théorie, un des inconvénients d'utiliser la procédure pénale réside dans le risque qu'il ne soit pas possible de prouver, dans la mesure requise par la procédure pénale, que l'accusé est coupable du délit duquel il avait été chargé. Dans la pratique, il est fréquent dans le champ des accidents de la circulation que ne s'appliquent pas les paramètres de preuve habituels et que les peines imposées ne comportent pas de peine de prison, ayant comme seul but d'autoriser l'indemnisation versée par l'assureur. Cependant, il ne sera toujours pas possible de condamner pénalement le conducteur qui a causé des dommages. Cela pourrait être un inconvénient majeur pour la victime, car elle devrait déposer une nouvelle action, cette fois exclusivement de nature civile, afin d'obtenir une

⁶ On peut trouver le projet de loi au site du Parlement espagnol (projet no. 121/000065) (www.congreso.es).

⁷ Voir spécialement A. YAÑEZ DE ANDRÉS, « Sobre la pretendida supresión de las faltas de imprudencia y su remedio para las víctimas », *Diario La Ley* 2012, n° 7973, p. 1 et suiv et J.A. BADILO, « La despenalización de las faltas en el Anteproyecto de reforma del Código Penal », *RRCCS* 2012-4, p. 5.

indemnisation. C'est pour ça qu'à partir de la première loi spéciale promulguée pour réglementer la responsabilité dans les accidents de la circulation, le législateur espagnol a autorisé le juge pénal, à la fin de la procédure pénale « sans déclaration de responsabilité (pénale) », « avant de classer l'affaire » à dicter une ordonnance (*auto*) dans laquelle, conformément à l'art. 13 LRCSCVM, il

« Déterminera le montant maximal qui peut être réclamé à titre de compensation pour les dommages subis par chaque victime, couvert par l'assurance obligatoire. »

Le montant est, après la réforme de 2007, ce qui résulte de l'offre motivée faite par l'assureur, ainsi que des allégations que les parties jugent appropriées, et à cette fin la loi commande qu'il y ait une apparition devant le juge. Si les parties parviennent à un accord, ceci est approuvé par le juge avec les effets d'un arrangement à l'amiable. Dans le cas contraire, le juge rend l'ordonnance, qui n'est pas susceptible de recours⁸ et qui n'est exécutoire que contre l'assureur (ou contre le CCS), pour se faire payer le montant pertinent (arts. 17 LRCSCVM et 517.1 al. 8 LEC)⁹.

L'utilité de cette ordonnance exécutoire de montant maximale (*auto ejecutivo de cuantía máxima*) a cependant été toujours discutée.¹⁰ Il faut tenir compte du fait que l'ordonnance met fin à la procédure pénale, mais pas au litige, car elle n'est pas considérée comme une résolution définitive, mais seulement comme une détermination judiciaire de l'obligation de l'assureur de payer un montant en vertu de l'assurance obligatoire, ce qui n'empêche pas la victime de réclamer son droit dans une autre procédure. L'argument utilisé par les tribunaux est que ce sont deux actions distinctes, l'une dirigée contre l'assurance, basée exclusivement sur la LRCSCVM et limitée dans son montant à la couverture de l'assurance automobile, et l'autre, l'action civile ordinaire, dirigée contre le responsable, l'assureur étant solidairement responsable, et reposant sur la faute du responsable sans limitations quant au montant de l'indemnisation. D'autre côté, du point de vue des victimes, l'obtention d'un titre exécutoire après un procès rapide et sans un grand effort de preuve présente l'inconvénient qu'à l'exécution l'assureur pourra se prévaloir d'un nombre d'exceptions beaucoup plus important que celles qui peuvent être régulièrement opposées à l'exécution

⁸ Voir art. 13 IV LRCSCVM.

⁹ Par un accord de la Chambre 1ère (Civil) *Tribunal Supremo* 11.3.2004 l'exécution va se faire devant le Tribunal de première instance du lieu où le dommage a été causé.

¹⁰ Voir I. DE RAMON FORNS, « Contra el auto de cuantía máxima », *Diario La Ley*, 2012, n° 7901, p. 1-3 avec plus de références.

de titres judiciaires ou non judiciaires. On peut invoquer, avec effet suspensif, les normes générales sur les motifs d'opposition à l'exécution des titres judiciaires (art. 556.1 LEC: le paiement, la caducité, la transaction) ou des titres non judiciaires (art. 557 LEC: paiement, compensation, surcompensation, prescription, la transaction, la suspension accordée des paiements). Mais aussi les exceptions découlant du régime spécial de responsabilité civile dans les accidents automobiles: faute exclusive de la victime, force majeure sans rapport avec la conduite ou le fonctionnement du véhicule, et la possible concurrence de la faute de la victime (cf. art. 556.3 LEC)¹¹. Le seul avantage pour le demandeur est que si l'opposition de l'assureur se fonde uniquement sur la surcompensation, on ne suspendra pas l'exécution. Mais si la compagnie d'assurance met à la disposition de la Cour le montant qu'elle considère dû, alors l'exécution est suspendue pour rendre une décision sur le fond de l'opposition (art. 558.1 LEC).

4. Dans les procédures civiles, les litiges concernant le trafic se caractérisent en Espagne par l'omniprésence des compagnies d'assurance à titre de défendeurs, ce qui dérive du fait que, en général, dans l'assurance de responsabilité civile, et en particulier pour l'assurance automobile, depuis longtemps la loi reconnaît l'action directe du lésé contre l'assureur de l'auteur présumé. En effet, conformément à l'art. 76 LCS,

« [L]a personne lésée ou ses héritiers auront une action directe contre l'assureur pour exiger l'indemnisation qui leur est due, sans préjudice du droit de l'assureur de se retourner contre l'assuré, dans le cas où les dommages matériels ou corporels causés au tiers découlent de sa conduite fautive. L'action directe est à l'abri d'exceptions qui peuvent s'appliquer à l'assureur contre l'assuré. L'assureur peut toutefois opposer la faute exclusive de la partie lésée et les exceptions personnelles qu'il pourrait avoir contre elle. Aux fins de l'exercice de l'action directe, l'assuré est tenu de montrer au tiers lésé ou à ses héritiers l'existence du contrat d'assurance et son contenu. »

¹¹ Voir C. JIMENEZ SEGADO, M. PUCHOL AIGUABELLA, « Novedades de la acción ejecutiva de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor », *Diario La Ley*, 2007, n° 6845, p. 1-6. On peut aussi opposer les causes de nature procédurale prévues par l'art. 559 LEC. M. L. VILLAMARIN LOPEZ, *Ejecución forzosa y circulación de vehículos a motor: el régimen procesal del denominado "Auto de Cuantía Máxima"*, Cizur Menor: Thomson-Aranzadi, 2008, p. 112 et suiv.

Pour sa part, l'art. 7.1 LRCSCVM spécifie les mêmes principes dans le domaine de l'assurance automobile :

« [L]’assureur, dans le cadre de l’assurance obligatoire et de la souscription obligatoire, doit payer à la partie lésée le montant des dommages subis dans sa personne et dans ses biens. La partie lésée ou ses héritiers ont une action directe pour le demander. Seul est déchargé de cette responsabilité l’assureur qui prouve que le fait ne donne pas lieu à l’exigence de responsabilité en vertu de l’article 1 de la présente loi. Cette action directe se prescrit après une année».

Grâce à cette action directe, la victime peut intenter une action sans que le conducteur ou tout autre responsable du dommage soit demandé. Bien que l'assurance automobile soit sans aucun doute une assurance de responsabilité civile et non pas d'accidents, la généralisation de l'action directe contre l'assureur la rapproche, sur son profil opérationnel et en ce qui concerne les victimes, au modèle de celle-ci. En outre, grâce aussi au système d'accords signés entre les assureurs et les fournisseurs de soins de santé, les personnes lésées n'ont pas à avancer de frais pour les coûts sanitaires.

5. La grande majorité des incidents routiers ne conduisent pas à des poursuites civiles ou pénales. Aujourd'hui, et après l'implémentation de la cinquième directive en 2007, on a généralisé le système d'offre motivée ou, le cas échéant, de réponse motivée à la réclamation d'indemnisation de la personne lésée.

Conformément à l'art. 7.2 I LRCSCVM,

« [D]ans les trois mois suivant la réception de la réclamation de la personne lésée, si la responsabilité était accréditée et les dommages quantifiés, l’assureur doit faire une offre d’indemnisation motivée qui soit conforme aux exigences du paragraphe 3. Dans le cas contraire, ou si la demande est rejetée, l’assuré doit donner une réponse motivée qui soit conforme aux exigences du paragraphe 4 du présent article. »

La réclamation de la personne lésée n'est sujet à aucune condition de forme, mais il est conseillé de l'adresser à l'assureur d'une manière qui permet l'enregistrement et cela afin que le manquement de réponse puisse avoir les effets prévus dans la loi, aussi que pour suspendre le délai de prescription de l'action, qui est d'un an dès qu'elle a pu être exercée. Dans la pratique judiciaire, on adopte une approche plutôt laxiste, tout en reconnaissant la lettre certifiée et non pas nécessairement le document notarié ou le *buropax*.

En revanche, l'offre et la réponse motivées de l'assureur sont des déclarations soumises aux formalités prescrites par la loi et dont la défaillance entraîne l'application de sanctions civiles et administratives.

- a) Ainsi, l'art. 7.3 LRCSCVM conditionne la *validité* de l'offre motivée à ce qu'elle contient une proposition d'indemnisation des dommages corporels et matériels qui seraient résulté de l'accident, selon les critères et les montants du système de barème annexé à la LRCSCVM, en précisant quelle indemnisation correspond aux dommages corporels et quelle autre aux dommages matériels, et accompagnant ceci des « documents, rapports ou toute autre information qui est disponible pour en faire l'évaluation », de sorte que « la personne lésée aurait tous les éléments pour juger et accepter ou refuser l'offre de l'assureur ». Le montant offert par l'assureur peut être saisi (art. 7.3 lettre d), bien que le législateur a voulu qu'à ce stade, la personne lésée soit consciente qu'accepter ce qui lui est offert ne signifie pas fermer la porte à la réclamation ultérieure d'une indemnisation plus grande ou de renoncer à ne réclamer rien de plus. Par conséquent, il convient de préciser expressément que

« [L]e paiement du montant offert n'est pas conditionné à la renonciation à l'exercice par la victime aux futures actions dans le cas où l'indemnisation reçue serait inférieure à celle que la loi pourrait lui reconnaître »

Tel qu'elle est formulée, cette formule ne sert pas seulement à empêcher qu'après avoir accepté l'argent offert on ne puisse plus réclamer des dommages apparaissant *a posteriori*, mais qui sont le résultat de l'accident

et doivent logiquement être compensés. Elle renforce aussi l'idée que tout paiement de l'assureur fait dans ce contexte est de nature provisoire et que la partie lésée a le droit de réclamer un montant accru, dont la décision définitive sera établie dans l'accord conclu entre les parties ou, à défaut de ceci, par un jugement judiciaire à la suite d'une procédure civile ou pénale.

S'il y a une offre motivée valable acceptée par la victime, l'assureur doit payer le montant dans les cinq jours ou déposer le montant offert. S'il ne le fait pas, des intérêts de retard seront appliqués¹². Si la partie lésée est en désaccord avec la proposition motivée de l'assureur, sous réserve de son droit d'action en justice contre celui-ci, l'assureur doit également déposer le montant reconnu dans l'offre motivée dans les cinq jours¹³ et s'il ne le fait pas, des intérêts de retard pourront être appliqués. Conformément à l'art. 9 b) LRCSCVM, « le juge compétent, compte tenu des circonstances de l'espèce et des avis et rapports dont il aurait besoin, décidera sur la suffisance ou la nécessité d'augmenter la quantité offerte et déposée par l'assureur ». Cette déclaration va être faite à la demande d'une des deux parties, bien que le principal intéressé de savoir si le montant suffit est l'assureur. L'art. 9 b) LRCSCVM note également que « les intérêts de retard seront limités par la quantité offerte et fournie ou déposée ». Le règlement, cependant, déclare que lorsque la partie lésée ne dit rien sur l'acceptation ou le rejet de l'offre motivée, il n'y a pas lieu à l'existence d'intérêts de retard au cours de cette période¹⁴.

- b) Le fait de ne pas procéder à une offre d'indemnisation, justifiée par une réponse motivée, va déterminer, le cas échéant, la peine à payer des intérêts de retard sur les sommes qui devraient avoir été versées à la victime. Si l'offre d'indemnisation ne peut pas être réalisée parce qu'il est impossible de quantifier les dommages, l'art. 18 RRCSCVM demande néanmoins à l'assureur que la réponse motivée comprenne :

1. La référence aux paiements anticipés ou aux acomptes sur le montant de l'indemnisation finale, sur la base de la nature et de la dimension des dommages.

¹² Art. 7.2 III LRCSCVM.

¹³ Art. 16 b) RRCSCVM.

¹⁴ Art. 16 a) RRCSCVM.

2. *L'engagement de l'assureur de présenter une offre motivée dès que les dommages seront quantifiés.*

3. *L'engagement de la compagnie d'assurance à informer d'une manière motivée sur la situation du sinistre tous les deux mois, à compter de l'envoi de la réponse motivée et jusqu'à ce que l'offre d'indemnisation motivée soit effectuée.*

Cela signifie que, dans de tels cas, les montants versés ou prévus pour tenir compte du montant final à payer vont réduire le montant d'intérêts de retard. Dans le même temps, la norme impose la charge à l'assureur de se tenir au courant de la situation de la partie lésée afin d'établir l'étendue des dommages aussi tôt que possible et de procéder au paiement de l'indemnisation sans délai. Par conséquent, si l'assureur n'agit avec diligence pour connaître la situation de la personne lésée et pour déterminer le préjudice, ou, le cas échéant, pour faciliter l'accès à des paiements partiels, il devra payer des intérêts de retard relatifs à l'indemnisation pour toute la période à partir de la date dans laquelle il aurait dû faire une offre motivée.

Après la période de trois mois dès que les dommages sont quantifiés sans que l'assureur ait fait une offre motivée, il est possible de demander des intérêts de retard¹⁵. La même chose se produira si la compensation est refusée par le moyen d'une réponse motivée pour des raisons autres que le manque de détermination du préjudice et si, finalement, l'assureur doit payer l'indemnisation. Cette règle doit être liée à l'obligation de l'assureur de payer des intérêts quand il est en retard dans le paiement de l'indemnisation, ce qui découle en général de l'art. 20 LCS.

En vertu du paragraphe 4 de cet art. 20 LCS,

« [L]es dommages et intérêts pour retard doivent être imposés à l'instar du tribunal et donnent lieu au paiement d'un taux annuel égal au taux d'intérêt légal en vigueur au moment où il revient, majoré de 50% ; l'intérêt est réputé produit pendant

¹⁵ Art. 9 LRCSCVM.

des jours sans qu'une action devant les tribunaux soit nécessaire.

Cependant, deux ans après la survenance du sinistre, l'intérêt annuel ne doit pas être inférieur à 20%. »

En raison de l'impact de cette règle sur le montant des indemnisations, il y a de nombreuses controverses sur les cas où elle peut être appliquée, et fait l'objet de nombreuses décisions judiciaires. La norme actuelle, mais les tribunaux restent confrontés toujours à de nombreux cas de réclamations antérieures à 2007¹⁶, est qu'il n'y aura pas d'intérêts de retard lorsque l'assureur prouve avoir fait l'offre motivée, à condition que celle-ci ait le contenu requis par la loi et ait été faite dans le délai légal (art. 9 a) LRCSCVM). Lorsque l'offre ne peut se faire dans les trois mois parce que les lésions sont subies plus de trois mois ou parce que leur valeur exacte n'a pas pu encore être déterminée, l'assureur doit demander à l'autorité judiciaire¹⁷, en vue des circonstances de l'affaire ainsi que des avis et rapports dont elle aurait besoin, qu'elle statue sur la suffisance ou sur la nécessité d'augmenter le montant offert par l'assureur. Dans les deux cas, les intérêts de retard seront limités à la quantité en excès sur la quantité déposée et satisfaite ou notifiée (art. 9) a) II LRCSCVM)¹⁸.

Si la demande de la personne lésée est refusée et la voie judiciaire est nécessaire, on fixera les intérêts de retard sur le montant finalement accordé (sous réserve de déduire les montants versés ou affectés au paiement, et non pas seulement les montants déposés), à moins qu'on puisse considérer comme justifiée que l'assureur ait refusé de payer. Ainsi, conformément à l'art. 20 al.8 LCS

« [I]l n'y aura lieu à paiement d'intérêts de retard quand le manquement de l'assureur au paiement de l'indemnisation ou

¹⁶ Pour ce groupe de cas, la jurisprudence applique la règle de l'abonnement d'intérêts de retard considérant les réformes introduites sur l'art. 20 LCS par les modifications de la LRCSCVM en 1995. Les critères de calcul des intérêts de retard furent réglés par STS 1.3.2007.

¹⁷ STS 7.6.2010 (insistant sur le fait que, pour éviter d'avoir à payer les intérêts de retard l'assureur doit demander au tribunal de déclarer que les montants facturés sont suffisants).

¹⁸ Pour avoir le caractère libératoire de l'obligation de payer des intérêts sur les arriérés, le dépôt judiciaire par l'assureur ne doit pas être seulement un instrument pour garantir le paiement, le cas échéant, de l'indemnisation à laquelle le défendeur peut être condamné. Seules pour les cas produits avant la réforme de 2007 est valable ce type de dépôt pour éviter de payer des intérêts de retard (en ce sens, entre les plus récentes, voir STS 12.3.2012).

du montant minimal de l'assurance sera fondé sur un motif valable ou sur une cause que ne lui soit pas imputable. »

Cette possibilité, en dépit d'être une norme de nature pénale ou punitive, a été interprétée par la jurisprudence d'une façon très stricte. Ainsi, le *Tribunal Supremo* a remarqué qu'elle agit pour que les droits de défense et de tutelle judiciaire de l'assureur ne soient pas utilisés comme une excuse pour entraver ou retarder le paiement des indemnisations¹⁹. Pour cette raison, l'exemption des intérêts de retard est admise au seul assureur qui ait forcé la victime à poursuivre des actions judiciaires parce qu'« il était impératif d'effacer des doutes sur la réalité de la créance ou sur la couverture de l'assurance », même si la jurisprudence considère aussi que ce dernier point ne justifie pas de ne pas avancer l'indemnisation demandée²⁰. Bien sûr, les différences entre les parties au sujet de la faute du responsable ou de la propre victime, et en particulier celles relatives à la quantité due, au calcul des points des lésions ou à la durée de l'invalidité, n'évitent pas d'avoir à payer des intérêts de retard²¹.

Le cas échéant, on va payer les intérêts de retard dès le jour qui correspond à la date du dommage à moins que l'assureur prouve qu'il n'était pas au courant de l'accident avant que la réclamation soit faite par la victime ou ses héritiers. Dans ce cas, la date initiale pour mériter des intérêts de retard sera celle de l'exercice de cette action²². Cependant, si l'assureur a agi avec diligence dans le règlement du sinistre et a agi pour une détermination efficiente des lésions et de leur traitement, en précisant les montants raisonnables leur correspondant, le *dies a quo* pour compter les intérêts de retard sera la date du rapport du médecin examinateur.

¹⁹ Parmi beaucoup d'autres, STS 7.6.2010 et 1.2.2011.

²⁰ STS 7.1.2010.

²¹ STS 7.12.2010 et 1.2.2011.

²² Art. 20.6 al. 2 LCS.

III - Rôle de l'assurance automobile

On souligne d'emblée l'importance socio-économique de l'assurance automobile²³. En effet, à part ce qui représente l'un des domaines les plus importants d'assurance non-vie, l'assurance automobile joue un rôle social vital, en particulier à un moment où la capacité de l'État à assurer la sécurité économique et la garantie de soins de santé à la population est remise en question.

Comme on le sait, l'assurance automobile couvre deux besoins générés par la présence de la motorisation comme élément de risque de la vie sociale : elle permet de réunir les moyens pour répondre aux besoins de la sécurité économique des victimes des accidents de la circulation sans que ceux-ci soient exposés à l'insolvabilité de l'auteur du dommage ; mais aussi elle facilite l'accès à un moyen de transport totalement adapté aux besoins des personnes sans que conduire ou même posséder une automobile puisse impliquer la propre ruine en cas de provocation involontaire de dommages très sérieux à des tiers.

L'accomplissement de ces fonctions dépend du degré de pénétration de l'assurance automobile dans la société [§ 1] et du cadre juridique de ce type d'assurance [§ 2], ce qui détermine la couverture offerte et dans quelles conditions elle est donnée, questions qui sont déterminées en très grande partie par les directives européennes.

1 Extension de l'assurance automobile

Les données montrent que la grande majorité des véhicules à moteur ayant leur stationnement habituel en Espagne sont assurés²⁴. En 2010, le nombre moyen de véhicules assurés totalisait 28.799.198 unités²⁵, dont 100% étaient assurés contre la responsabilité civile pour dommages corporels ou matériels causés à des

²³ Comme en témoigne le Considérant (2) de la Directive 2009/103/CE, « [L]'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou victimes d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une grande partie des contrats d'assurance non-vie conclue dans la Communauté. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence sur la libre circulation des personnes et des véhicules ».

²⁴ Le total des véhicules à moteur avec leur stationnement permanent en Espagne serait en 2011 environ 31.550.169 unités (Source: Anuario Económico "La Caixa"; disponible sur <http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com/java/X>. Si environ 28.800.000 figurent comme assurés au FIVA, le résultat est qu'environ 91.2% sont assurés.

²⁵ UNESPA Memoria Social del Seguro Español 2011 p. 92. Disponible à <http://www.unespa.es>.

tiers²⁶. Les voitures représentent 77% du parc assuré. Les camionnettes et les motos sont les composantes suivantes avec respectivement 6,7 et le 4,7%²⁷.

Le volume des primes dans l'assurance automobile est en baisse au cours des quatre dernières années, principalement en raison de la contraction de la consommation et de la concurrence accrue sur les prix. En 2010, il s'élevait à 11.535 millions €. La prime moyenne par véhicule s'élevait à 403 €²⁸. Dans la même année, il y avait environ 11 millions et demi de sinistres, dont 5% provoquait des dommages corporels. Le coût moyen des sinistres avec dommages corporels pour l'assurance automobile s'est élevé à 5.002 € par sinistre²⁹, ce qui entraîne un coût estimé de la responsabilité pour les dommages corporels par l'assurance automobile d'environ 3000 millions €.

En ce qui concerne les accidents causés par des véhicules non assurés, mais identifiés, en 2011 le CCS a dû verser ou fournir des indemnisations par rapport à 14.506 dossiers et pour un montant de 40.158.782 €. Cette chiffre est la plus basse depuis 1991 (avec 4746 dossiers), et contraste fortement avec le sommet atteint en 2003, avec 23.472 dossiers, ce qui représentait un coût de 110.740.531€.³⁰

2 Cadre régulateur de l'assurance automobile

La réglementation en vigueur de l'assurance automobile en Espagne se trouve dans la LRCSCVM et son règlement, ainsi que dans la norme qui régule le statut du CCS, qui est l'organisme officiel qui agit comme fonds de garantie. Cette

²⁶ Les informations disponibles laissent affirmer que la couverture des frais juridiques est la deuxième la plus répandue en dehors de l'obligatoire, car elle atteint plus de 97% des véhicules, suivi de la couverture des occupants, ce qui garantit la réparation des accidents de la personne occupant du véhicule. Environ la moitié des véhicules assurés ont les vitres assurées et un quart les dommages du propre véhicule. Voir UNESPA Memoria Social del Seguro Español 2011 p. 93 (Tabla/Gráfico 71: *Vehículos asegurados por las diferentes coberturas*).

²⁷ UNESPA Memoria Social 2011 p. 93 (Tabla/Gráfico 72: *Vehículos asegurados por tipo*).

²⁸ UNESPA Memoria Social 2010 p. 38 (Tabla 13. *Evolución de la prima media del seguro de Autos*).

²⁹ Le coût moyen en cas de dommages matériels était de 844 € par sinistre.

³⁰ Consorcio de Compensación de Seguros. Tables "*Número de expedientes según el año de ocurrencia del siniestro*" et "*Cuántas pagadas y provisionadas según el año de ocurrencia del siniestro*", les deus disponibles sur http://www.consorseguros.es/web/guest/ad_a_dc.

réglementation contient la majorité des normes demandées par la transposition en droit espagnol des cinq directives européennes en la matière.

a. Obligation d'assurance des véhicules

1. En vertu de l'art. 2.1 LRCSCVM,

« [T]ous les propriétaires de véhicules à moteur ayant leur stationnement habituel en Espagne sont tenus de souscrire et de maintenir en vigueur un contrat d'assurance pour tout véhicule dont ils sont titulaires et qui couvre, au moins jusqu'au montant des limites de l'assurance obligatoire, la responsabilité visée à l'article 1 de cette loi. »

Avec cette règle, l'Espagne remplit l'obligation prévue par la directive qu'une assurance couvre la responsabilité civile relative à la circulation³¹. La personne responsable de l'assurance est le *propriétaire* du véhicule. À cet effet, on présume que tel est « la personne physique ou morale dont le nom apparaît dans le registre public des véhicules »³².

La souscription de l'assurance obligatoire est réalisée par l'exécution d'un contrat avec une des compagnies d'assurance autorisées à opérer dans ce domaine au territoire espagnol. Les données du véhicule et le contrat sont incorporés, pour surveiller le respect de l'obligation d'assurance et pour faire plus rapide la réglementation des sinistres, à la base de données connue comme *Fichero Informativo de Vehículos Asegurados* (FIVA) et qui est accessible par les assureurs, les victimes et par l'administration publique. En pratique, l'assurance en vigueur est accréditée par la preuve écrite du paiement de la prime pour la période en cours, à condition qu'elle contienne au moins l'identification

³¹ Art. 3 Directive 2009/103/CE.

³² Art. 4 RRCSCVM.

de l'assurance, la plaque du véhicule, la période de couverture et l'indication de la couverture de l'assurance obligatoire³³.

2. Des problèmes se présentent spécialement dans les cas où un doute subsiste sur la formalisation du contrat ou sur la date à laquelle il a cessé d'être en vigueur, notamment à la suite du non-paiement de la prime ou de toute autre circonstance qui permet à l'assureur de résilier le contrat.

a) La simple demande de l'assurance obligatoire produit les effets de couverture pendant une période de quinze jours à partir du moment de la livraison par l'assureur ou son agent d'une copie de la demande au demandeur d'assurance. Après une période de dix jours sans que l'assureur ait refusé la demande par un écrit assurant la preuve de sa réception, on doit considérer définitivement conclu le contrat et l'assureur est tenu d'envoyer la police d'assurance dans un délai de dix jours. En outre, si c'était l'assureur ou son agent qui avait fait la proposition d'assurance, dès l'acceptation de celle-ci par le preneur, le contrat est conclu (art. 13.1 RRCSCVM).

b) Conformément à l'art. 13.2 RRCSCVM, « en cas de défaut de paiement de la première prime pour une raison imputable au preneur, l'assureur peut résilier le contrat au moyen d'un écrit adressé à l'emprunteur dans une lettre certifiée avec accusé de réception, ou par tout autre moyen légal assurant la preuve de sa réception, ou peut aussi exiger le paiement de la prime ». À ce point, il semble que le règlement précise les règles générales contenues à l'art. 15 LCS. Cette norme fait la distinction entre manquement de paiement de la première prime et manquement concernant la seconde prime ou les primes suivantes, et dispose uniquement que l'assureur a le droit de résiliation du contrat sans spécifier la forme. En plus, selon l'art. 15 LCS,

« Sauf convention contraire, si la prime n'est pas payée avant le sinistre, l'assureur est libéré. »

Si le manquement n'a pour objet la première prime, mais les suivantes, cependant, la couverture d'assurance n'est suspendue qu'après qu'un délai d'un mois après la date d'échéance se soit écoulée. En même temps, l'art.

³³ Art. 14 RRCSCVM.

15 II LCS prévoit que « si l'assureur ne demande pas le paiement dans les six mois à compter de la fin de la prime on considérera que le contrat reste sans effet » et que l'assureur, lorsque le contrat est suspendu, peut réclamer le paiement de la prime pour la période au cours de laquelle la couverture avait été offerte.

3. Il est possible que dans certains groupes d'âge ou pour certains types de véhicule, des problèmes se posent pour obtenir une assurance. Quand l'assurance n'est pas acceptée ou est rejetée par deux compagnies d'assurance, l'assurance obligatoire du risque correspond au CCS, sauf si elle a été acceptée par un ou plusieurs assureurs à la demande, précisément, du CCS (art. 3.5 RRCSCVM).

4. Le CCS doit également indemniser les dommages causés par un véhicule ayant son stationnement habituel en Espagne, mais qui circulerait sans être assuré³⁴. S'il y a controverse sur qui doit indemniser, une compagnie d'assurance ou le CCS, ce dernier fournit la couverture. Toutefois, si par la suite il est décidé que c'était l'assureur qui devait indemniser la personne lésée, le CCS peut réclamer à l'assureur le montant de l'indemnisation versée avec des intérêts légaux, augmentés en 25%, à partir de la date à laquelle le CCS avait payé l'indemnisation (art 11.1. d) LRCSCVM).

5. Si le véhicule était assuré, mais a été volé, les dommages ne sont pas couverts par l'assurance applicable, mais ils sont couverts également par le CCS (article 11.1.c) LRCSCVM). Le CCS indemnise tous les dommages causés par les véhicules qui ont été volés (*robo*) ou qui faisaient l'objet d'une utilisation illégitime spécialement caractérisée comme vol de l'usage (*robo de uso*). À ce point, l'art. 8 RRCSCVM précise que « aux fins de l'exclusion de la couverture de l'assurance obligatoire pour les dommages corporels ou matériels par un véhicule volé, on considère comme tel, exclusivement, le véhicule qui a été l'objet des comportements classés comme vol et comme vol de l'usage aux articles 237, 244 et 623.3 CP ». Ainsi, on déplace sur l'assureur l'infraction classée comme *hurto de uso* (art. 244 et 623.3 CP), qui consiste à enlever le

³⁴ Les dommages causés à des résidents espagnols ou à des biens situés en Espagne sont aussi assurés s'ils ont été causés par des véhicules non assurés avec stationnement habituel dans un pays qui n'est pas partie à l'accord entre les bureaux d'assurance des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés.

véhicule sans avoir l'intention de se l'approprier et sans violence ou intimidation, mais avec force dans les choses³⁵.

Sont exclus de l'indemnisation des dommages par le CCS tous ceux qui « volontairement se sont placés dans le véhicule qui a causé l'accident, sachant qu'il n'était pas assuré ou qu'il était volé » (art. 11.1 *in fine* LRCSCVM). La preuve de cette circonstance correspond au CCS.

b. Couverture minimale de l'assurance automobile obligatoire

1. L'art. 4 LRCSCVM spécifie le territoire et les limites quantitatives de l'assurance obligatoire.

En ce qui concerne la première question, pour toute la durée du contrat celui-ci couvre la responsabilité civile du véhicule assuré sur le territoire et dans tout type de séjour sur le territoire de l'Espace économique européen et des États adhérant à l'accord entre les bureaux nationaux d'assurances des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés.

En ce qui concerne les limites quantitatives :

- a) Pour les dommages corporels, 70 millions € par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.
- b) Pour les dommages matériels, 15 millions € par sinistre.

Conformément à l'art. 19.1 RRCSCVM, « si dans un accident couvert par une unique assurance automobile, plusieurs personnes sont lésées par des dommages corporels ou matériels et le montant de l'indemnisation requise dépasse la limite établie à cet effet, le droit de chaque victime contre l'assureur est réduit proportionnellement au préjudice subi ». Toutefois, étant donné que les limites

³⁵ STS 24.5.2012.

minimales sont très élevées, il est très difficile en réalité d'avoir à mettre en œuvre cette prévision réglementaire³⁶.

2. Il convient de noter à ce stade l'expansion majeure de la couverture minimale réalisée en 2007, dans la réforme de la loi espagnole, surtout lorsqu'on la compare avec ce qui était obligatoire selon la cinquième directive. Ceci prévoit une couverture minimale pour dommage corporel d'1 million € par victime ou 5 millions par sinistre, indépendamment du nombre de victimes, et, pour les dommages matériels d'1 million € par sinistre, quel que soit le nombre de victimes. La norme espagnole dispose, au lieu de 5 millions, de 70 millions, et au lieu d'1 million, de 15 millions. Par rapport à la situation immédiatement antérieure à 2007, où le droit espagnol établi fournissait un montant minimal de 350.000 € par victime en cas de dommages corporels et de 100.000 € en cas de dommages matériels, cette situation est encore plus frappante³⁷.

En dépit de cette augmentation dans les quantités minimales, le législateur espagnol a refusé d'utiliser la période transitoire prévue par la directive et les assureurs devaient fournir les nouvelles couvertures dès le 1^{er} janvier 2008. Ces réformes rendaient inutile le fait de prendre une assurance au-dessus des montants minimaux de l'assurance obligatoire (art. 2.5). Jusque-là, presque tous les propriétaires de véhicules semblaient avoir une telle couverture, mais cela a changé et le montant correspondant aux primes d'assurances volontaires a été retiré du prix de l'assurance automobile³⁸. En outre, l'augmentation des montants minimaux ne semble pas avoir conduit à des pertes supplémentaires pour les compagnies d'assurance, ni à une augmentation significative du coût des primes, dont les dommages découlant de blessures et de décès subis dans des accidents de la route sont toujours évalués en appliquant le barème de détermination du dommage annexé à la LRCSCVM. Par conséquent, en dépit de l'augmentation des montants minimums de couverture, les sommes finales à payer aux victimes n'ont pas changé. Certaines voix se demandent alors si la mise en œuvre d'une directive dont l'objectif est « d'améliorer la protection des victimes » et

³⁶ Notez que le règlement prévoit que « lors de la survenance des dommages aux personnes et des dommages à la propriété et si l'indemnisation pour ces derniers excède le montant fixé ... la différence sera compensée à la charge du montant qui pourrait rester après indemnisation des dommages corporels dans les limites de l'article 4.2.a) » (art. 10.1 RRCSCVM).

³⁷ Art. 12.1 RRCSCVM (selon Royal décret 7/2001, de 12 janvier).

³⁸ Voir V. MAGRO SERVET, « La V Directiva Europea de Automóviles y su repercusión sobre la cobertura de las indemnizaciones de tráfico a partir del 1 de enero de 2008 », *Diario La Ley* 2008, n° 6874, p. 3-4.

« d'indemniser totalement et équitablement toutes les victimes ayant subi des blessures très graves » ne devrait pas déclencher aucuns frais sur le système d'assurance automobile. Cela conduit à penser qu'une telle situation n'existe qu'au détriment d'un certain nombre de victimes étant régulièrement indemnisées de manière insuffisante par l'application du barème, en particulier ceux qui souffrent des blessures les plus graves ainsi que leurs proches, et rend la réforme du barème encore plus urgente.³⁹

c. Exclusions de l'assurance automobile

1. Pour être en mesure de réclamer une indemnisation à charge de l'assurance obligatoire, il faut d'abord pouvoir parler d'un « fait de la circulation ». Cette définition ne comprend pas « l'utilisation de l'automobile comme moyen pour commettre des crimes intentionnels contre des personnes et des biens » (art. 1.4 LRCSCVM). Dans de tels cas, lorsque l'assureur prouve que l'événement dépasse le cadre de l'assurance automobile, les personnes lésées ont seulement recours aux aides publiques pour les victimes des actes criminels violents.

Du point de vue de la couverture d'assurance automobile, l'exclusion de la conduite intentionnelle a toujours soulevé des problèmes, tandis qu'une interprétation large de cette hypothèse pourrait fortement réduire les droits des victimes. D'abord, on a entendu que la commission d'infractions contre la sécurité routière ayant comme conséquence la création de dommages corporels ou matériels n'entraîne pas dans la conduite intentionnelle qui mène à l'exclusion⁴⁰.

D'autre part, la jurisprudence du *Tribunal Supremo* a jugé que la couverture est exclue uniquement pour l'assureur lorsque le véhicule automobile est un instrument *directement* utilisé pour provoquer des dommages découlant de l'acte

³⁹ Voir à ce propos M. MARTIN-CASALS, « La propuesta de la Comisión de Expertos para la reforma del “baremo” para accidentes de circulación: un verdadero sistema valorativo en armonía con la cultura europea del daño corporal », dans J. LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA, D. ELUM MACÍAS, *Ponencias XIII Congreso Nacional Asociación Española de Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, Sepin Madrid, 2013, p. 421 et suiv.

⁴⁰ En effet, l'art. 2.3 RRCSCVM précise que « dans tous les cas, il est un fait de la circulation de conduire un véhicule à moteur d'une des façons décrites dans le CP comme un comportement constituant un crime contre la sécurité routière, y compris le cas prévu à l'article 382 CP ».

criminel intentionnel, alors qu'il devrait répondre « pour les dommages différents de ceux que l'auteur désirait directement ». ⁴¹ Avec cette position, on restreint considérablement la portée de l'exclusion, parce que l'assureur répond non seulement dans le cas de ce qu'on connaît comme « dol éventuel », mais aussi pour les dommages qui dépassent ce que l'acteur aurait voulu. ⁴²

Conformément à ces critères, la plus récente jurisprudence a exclu la responsabilité de l'assureur en cas de lésions résultant d'un renversement volontaire par un véhicule ⁴³. Plus discutable est le cas où le véhicule est volé violemment à la victime et traîne celui-ci de façon à lui causer de considérables blessures ⁴⁴. En revanche, le fait de conduire une voiture à grande vitesse dans une rue piétonne, même avec connaissance du risque grave pour la vie des personnes, est classé comme un assassinat intenté avec dol éventuel et il en résulte que l'assureur est condamné, sans préjudice de l'octroi du droit de recours contre l'auteur ⁴⁵. La même approche a été appliquée dans des cas où le conducteur est sensé avoir créé un danger grave pour la vie ou la sécurité physique des victimes lorsque le degré de probabilité du résultat dommageable est connu et accepté par le défendeur ⁴⁶.

2. Bien que le fait consiste sans aucun doute en un « fait de circulation », ne sont pas couverts par l'assurance automobile :

- 1) Les dommages ayant pour cause les blessures ou le décès du *conducteur du véhicule* qui a causé l'accident (art. 5.1 LRCSCVM).

⁴¹ STS 2^{ème} 27.4.2007 et 8.5.2007.

⁴² Le problème avec cette approche c'est qu'il est nécessaire de se demander quelle était l'intention de l'auteur pour définir ce qui est couvert par l'assurance automobile. On peut se donner le paradoxe selon lequel, si l'on voulait tuer, mais on avait simplement blessé, l'assurance ne couvre pas les blessures, mais si au lieu de blesser on voulait tuer, l'assurance couvrira les blessures (voir L.F. REGLERO, *Tratado de responsabilidad civil*, Aranzadi, 2007, p. 157).

⁴³ STS 2^{ème} 8.11.2011. Dans une affaire assez récente l'intention est déduite à partir des déclarations du conducteur qui a causé l'accident (« laissez-le mourir, il couche avec ma femme ») (STS 2^{ème} 7.10.2009).

⁴⁴ Contre l'exclusion invoquée par l'assureur, voir STS 3.11.2009.

⁴⁵ En application de l'art. 10.1 a LRCSCVM. Voir STS 2^{ème} 16.4.2011.

⁴⁶ Automobilistes qui empruntent intentionnellement le mauvais sens d'une autoroute (STS 2^{ème} 2.11.2010 et 12.12.2011); délinquants qui provoquent la mort des poursuivants pendant la fuite après avoir commis un vol (STS 2^{ème} 6.10.2010)

Cette question est essentielle pour délimiter la nature de l'assurance automobile comme une assurance de responsabilité civile et non comme assurance de dommages dans la modalité d'assurance d'accidents. Cette configuration dérive des directives européennes. Cependant, le critère contraire, selon lequel le conducteur pourrait être en même temps victime ayant droit à indemnisation, a trouvé occasionnellement le renfort de la doctrine. Par cette raison, la règle qui exclut le conducteur de la situation de victime fut expressément prévue à l'art. 10 a) et b) du décret Royal 7/2001, du 12 janvier⁴⁷ et finalement a été légalisé par la loi 21/2007. Ni le conducteur, en cas de blessures causées par l'accident, ni ses alliés, dans le cas où le conducteur est décédé dans l'accident, ne peuvent intenter une action contre l'assureur. L'assurance automobile exige que le demandeur soit une personne autre que le conducteur et étrangère à lui. Deux décisions de la Cour suprême de la fin de 2008 appuient cette interprétation en ce qui concerne les accidents survenus avant les amendements des textes juridiques pertinents⁴⁸ : « Dans le cas contraire, l'assurance obligatoire de la responsabilité serait transformée en assurance d'accidents, en dépit du fait qu'elles sont de nature juridique différente »⁴⁹. On peut commenter, cependant, que les alliés qui ont souffert à cause de la mort du conducteur sont en fait victimes de leur propre chef (*proprio jure*) et leur demande ne provient pas de la succession de la victime principale⁵⁰. Mais une fois que les blessures du conducteur ne sont pas couvertes par l'assurance, cela implique nécessairement l'exclusion de tout autre dommage indirect subi par les autres à cause des blessures ou de la mort du conducteur⁵¹. La décision d'un tribunal qui interprète la norme dans un autre sens est censée comporter une erreur judiciaire et peut donner lieu à l'action de responsabilité patrimoniale de l'administration de justice une fois qu'elle est devenue définitive⁵².

2) Les dommages matériels subis par le véhicule assuré, par les choses transportées ou par les biens du preneur, de l'assuré, du propriétaire ou du

⁴⁷ Le règlement a été contesté pour des motifs d'extra-limitation des pouvoirs de réglementation, mais l'action a finalement échoué (STS 3^{ème} 15.4.2002).

⁴⁸ STS 3.11.2008 (RJ 2008, 5887 and 5888; Commentée par C. GÓMEZ LIGÜERRE, *CCJC* 2009, n° 80, p. 1109–1128.

⁴⁹ STS 3.11.2008 (RJ 2008, 5887). Voir aussi C. GÓMEZ LIGÜERRE, « Familiares, conductor y seguro obligatorio de automóviles », *RRCCS* 2009, n° 7, p. 6–28.

⁵⁰ Parmi beaucoup d'autres voir STS 1.10.1994, 20.7.1995, 24.11.1998 et 2.2.2006.

⁵¹ Voir A. DE LAMA AYMA, *CCJC* 81 (2009) 1529 et suiv.

⁵² Dans ce sens, STS 14.4.2011.

conducteur, ainsi que ceux du conjoint ou d'alliés jusqu'au troisième degré de consanguinité ou d'affinité de ceux qui précèdent (art. 5.2 LRCSCVM). En général, l'assurance automobile couvre tous les dommages causés à des tiers. L'exception des biens de la famille de toutes les personnes associées au véhicule et son assurance cherche à éviter le risque de fraude et que, en utilisant le lien de parenté entre les deux parties, un dommage souffert fortuitement, par leur propre faute ou avec un inconnu tiers trouve la couverture de l'assurance obligatoire. En outre, même dans les cas impliquant le CCS, celui-ci est mis en place par l'assureur dans les dommages causés par le véhicule inconnu, l'indemnisation est limitée pour éviter la possible fraude consistant à attribuer tout dommage matériel souffert dans le propre véhicule à un véhicule inconnu. À la suite de la cinquième directive, toutefois, à titre exceptionnel, certains dommages matériels seront réparés en cas d'accident, s'il y a aussi des dommages corporels significatifs. À cet égard, la loi espagnole considère comme significatives la mort, l'invalidité permanente et l'incapacité temporaire qui nécessite au moins un séjour à l'hôpital de plus de sept jours (art. 11.1 a) III LRCSCVM).

d. Action directe contre l'assureur et recours contre le responsable

1. L'art. 7.1 LRCSCVM reconnaît, en conformité avec les obligations découlant de la cinquième directive, une action directe de la victime pour réclamer à l'assureur, dans le cadre de l'assurance obligatoire, l'indemnisation des dommages subis dans sa personne et ses biens. Le délai de prescription de cette action est d'un an, sans que la loi précise le jour à partir duquel le délai commence. On appliquera, par conséquent, la règle générale du moment où l'action pouvait être exercée (art. 1969 CC).

2. Devant l'action directe de la personne lésée, la compagnie d'assurances ne peut opposer que les causes d'exclusion de couverture résultant de l'art. 5 LRCSCVM. C'est à dire, que le fait causant des dommages ne peut se classer comme « fait de la circulation », que les dommages sont le résultat d'un acte criminel commis avec dol ou que les dommages réclamés sont hors couverture parce qu'ils concernent le conducteur ou sont des dommages matériels aussi exclus de couverture.

Conformément à l'art. 4 Dir.2005/14/CE, l'art. 6 III LRCSCVM rejette toute clause contractuelle excluant les passagers de la couverture de l'assurance automobile parce qu'ils savaient ou auraient dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou de tout autre agent enivrant au moment de l'accident. En outre, cette disposition n'empêche pas, selon l'art. 10 a) LRCSVCM, les compagnies d'assurance, d'actionner une voie de recours contre le conducteur responsable. D'autre part, bien que non exécutoire comme cause d'exclusion de la couverture, la directive prévoit que la connaissance de l'ivresse du conducteur peut quand même se faire valoir pour déterminer la faute de la propre victime (voir art. 13.3 Dir. 2009/103/CE).

3. Dans certains cas, même s'il est probable que l'assureur doit indemniser les victimes de l'accident, il est raisonnable que cela ne signifie pas que les personnes assurées ou autres liés à l'utilisation du véhicule soient à l'abri de la responsabilité civile par un comportement tout à fait déplorable. C'est dans l'intérêt des victimes que la loi maintient la couverture de l'assurance, mais pour prévenir que l'existence de l'assurance ne soit un élément d'impunité, la loi peut établir la possibilité pour l'assurance de recouvrer l'indemnisation du responsable. Cette action en répétition se prescrit après un délai d'un an à compter de la date où l'assureur avait payé l'indemnisation de la victime.

À cet égard, l'art. 10 LRCSCVM fait référence aux cas suivants :

- a) Répétition contre le *conducteur*, le *propriétaire* du véhicule et *l'assuré*, si le dommage est dû à une faute intentionnelle de l'un d'eux ou de la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues toxiques, stupéfiants ou de substances psychotropes. Le premier cas, comme on l'a déjà souligné, comprend les situations dans lesquelles il y a une faute éventuelle, mais aussi les situations où le conducteur a commis une faute lourde. Dans le second cas, il faut attirer l'attention sur l'indulgence avec laquelle la jurisprudence civile espagnole traite la personne qui provoque un accident sous l'influence de l'alcool, d'autant plus si elle provoque des blessures graves ou mortelles⁵³. Précisément dans la voie de répétition, la jurisprudence a choisi d'interpréter strictement la loi régulatrice de l'assurance volontaire pour libérer ce sujet de responsabilité.⁵⁴ D'autre

⁵³ Sur le plan du droit pénal, néanmoins, depuis 2007 on a constaté une pénalité plus lourde pour des conduites téméraires, ceci incluent la conduction sous l'effet de l'alcool.

⁵⁴ Voir STS 5.11.2010. Comentée par P. DOMINGUEZ, *CCJC* 2011,n° 86, p.1251-1274, et STS 15.12.2011. la jurisprudence interprète d'une façon opinable la loi régulatrice de l'assurance pour libérer ce sujet de responsabilité. Le critère qu'elle a utilisé c'est que, si la répétition est tout à fait possible dans le cadre de l'assurance automobile

part, lorsque l'action en répétition va à l'encontre du propriétaire, du preneur de l'assurance ou de l'assuré autre que le conducteur, sans doute les termes de la loi sont trop larges. Ils demandent donc une interprétation correctrice, dans laquelle on soulignera que, précédemment, il est tout à fait nécessaire que le conducteur lui-même ait été reconnu coupable d'une action fautive ou de conduite sous l'influence de l'alcool ou de la drogue, et il faudra prouver que ceux-ci étaient au courant de ce fait, qu'il était en leur pouvoir de l'éviter, et qu'ils n'ont pas fait ce qui était nécessaire dans ces circonstances pour éviter l'accident.⁵⁵ Notons quand même que dans le cas où l'occupant est, en même temps, le preneur de l'assurance ou le propriétaire du véhicule, on ne pourrait pas lui opposer l'exclusion de la couverture par le seul fait qu'il avait connaissance de l'ivresse du conducteur. En même temps, il faut rappeler que la directive européenne ne préjuge pas que dans de tels cas l'occupant ne devrait pas assumer une certaine responsabilité dans ses propres dommages ou encore dans les dommages soufferts par des tiers si la loi nationale établit une preuve pour les imputer à celui-ci.⁵⁶

- b) Contre le *tiers responsable du dommage*. La norme est conçue de sorte que l'assureur qui a indemnisé la victime peut répéter contre une autre société, qui a été démontré par la suite être la responsable du sinistre. Mais aussi pour actionner contre les piétons ou contre les personnes responsables des animaux qui ont causé un accident.⁵⁷ Cette possibilité de répétition couvre également le cas, beaucoup plus fréquent, des véhicules quittant la route ou d'autres accidents dûs à de mauvaises conditions de la voie ou à la défectuosité de la signalisation routière ou à des incidents au sein de travaux routiers, cela impliquant la responsabilité des pouvoirs

obligatoire, elle est néanmoins très limitée dans le cadre de l'assurance volontaire. Le *Tribunal Supremo* relève que l'assuré doit avoir pleine connaissance de la limitation de couverture et elle demande aussi l'accomplissement des exigences formels de la loi sur le contrat d'assurance quand à la transparence et la lisibilité des clauses limitatrices des droits de l'assuré (acceptation par écrit de la clause par l'assuré, consignée avec sa signature à la clause et dans la police). Selon la cour, donc, le risque découlant de la conduction en état d'ivresse peut être l'objet de l'assurance volontaire et l'exclusion de cette couverture doit être expressément remarquée dans la police, et la clause spécifiquement acceptée. Tel explication, que peut connecter avec le désir de ne pas imposer une charge trop lourde sur le conducteur (ou le propriétaire du véhicule), a été fortement critiqué par les associations de victimes et ne semble être en ligne avec une progressive augmentation des sanctions d'ordre pénale contre le conducteur ivre.

⁵⁵ STS 8.7.2003.

⁵⁶ Cons. 23 : "Le fait que ces passagers soient couverts par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge en rien la responsabilité qui pourrait leur être imputée en vertu de la législation nationale applicable ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé". Sur cette situation, voire l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne dans l'affaire *Candolin C-537/03* (30 de juin de 2005).

⁵⁷ À condition qu'on puisse pas qualifier la situation comme « force majeure étrangère à la conduite », car dans ce cas le conducteur n'est pas responsable.

publics au niveau local, régional ou de l'État, ainsi que celle des concessionnaires d'autoroutes.

- c) Contre le *preneur de l'assurance ou l'assuré*, pour les raisons indiquées dans la LCS et, s'il était prévu dans le contrat, dans le cas de la conduite sans permis de conduire. Le premier cas ne peut se référer qu'à la répétition dans le cadre de dispositions sur actuation fautive de l'assuré à l'art.76 LCS, dont il a déjà été question ci-dessus. En ce qui concerne le second cas, la répétition sur la base de la conduite du véhicule assuré par une personne sans permis de conduire, on doit prouver que le preneur de l'assurance ou l'assuré, si celui-ci n'est pas le conducteur, savaient ce fait et ne faisaient rien pour empêcher cette personne de conduire le véhicule. En outre, l'attribution de la responsabilité de l'assuré ou du preneur de l'assurance doit trouver son fondement dans le fait que l'absence d'un permis de conduire était une condition *sine qua non* de l'accident, car autrement ce serait une sanction disproportionnée d'une violation administrative.
- d) Dans *tous les autres cas* où une telle répétition peut également procéder « en vertu de la loi ». Ce dernier point pourrait suggérer qu'il n'y a pas de répétition en toute autre cause si elle n'est pas couverte expressément par une loi. Apparemment, ce n'est pas l'opinion prédominante, qui soutient au contraire l'application par analogie du droit de recours contre les auteurs ou collaborateurs de l'utilisation illégale du véhicule, quand elle ne pouvait pas être décrite comme un vol⁵⁸. Une interprétation systématique des règles, avec une attention particulière à la mention de certaines causes dans l'art. 6 II LRCSCVM, semble confirmer ce point de vue, même si au cours du processus parlementaire de la norme la mention expresse du contrat disparut de l'art. 10 LRCSCVM sauf pour faire référence (dans la section précédente) à la clause relative à la conduite sans permis de conduire. En admettant la viabilité des causes contractuelles de répétition, il est crucial pour leur mise en œuvre de leur appliquer la distinction entre des clauses délimitant les risques couverts et clauses limitatrices des droits de l'assuré, puisque, selon le cas, la pleine validité et efficacité des premières n'est pas soumise aux exigences spéciales de forme et de communication à l'autre partie contractuelle (par exemple, la transparence et la lisibilité plus l'acceptation écrite de la

⁵⁸ Par application analogique du cas prévu dans l'art.11.3 LRCCVM pour les facultés de répétition du CCS.

clause spécifique par l'assuré) que la LCS exige aux clauses limitatives des droits de l'assuré⁵⁹.

⁵⁹ Voir STS 11.2.2009 et 29.4.2009 (les deux citant STS 11.9.2006 sur la distinction entre clauses de délimitation et clauses limitatrices, et leur différent effet vis-à-vis de l'assuré).