



Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra

## RAPPORT 11

### Assurance



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA  
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI  
EUROREGION AQUITAINE EUSKADI



Nafarroako Gobernua  
Gobierno de Navarra



## Sommaire

1	Introduction.....	- 5 -
2	Méthodologie.....	- 8 -
3	Analyse du régime de responsabilité et d'assurance dans le cadre européen.....	- 8 -
3.1	Autres questions envisagées dans le règlement .....	- 10 -
3.1.1	Droits des voyageurs.....	- 10 -
3.1.2	Contexte.....	- 13 -
3.2	Autres normes européennes dans le domaine de l'assurance à prendre en compte-	15 -
3.2.1	Transposition en droit espagnol des directives communautaires sur l'assurance .	- 17 -
3.2.2	Passeport européen.....	- 18 -
3.2.3	Le droit d'établissement et la libre prestation de services.....	- 18 -
3.3	Les limites entre le droit d'établissement et la libre prestation de services .....	- 20 -
3.4	Compatibilité entre le droit d'établissement et la libre prestation de services ...	- 24 -
3.5	Règles espagnoles d'intérêt général dans le domaine de l'assurance, liées aux règles européennes .....	- 24 -
3.6	Compétences entre autorités de contrôle dans le cadre des directives communautaires	- 29 -
3.7	Analyse du régime de l'assurance en Espagne (développement ferroviaire).....	- 29 -
3.7.1	La loi 50/1980 du 8 octobre sur le contrat d'assurance.....	- 29 -

3.7.1.2	<i>L'assurance accidents</i> .....	- 31 -
3.7.2	Loi 38/2015 du 29 septembre relative au secteur ferroviaire.....	- 33 -
3.7.3	Décret royal 2387/2004 du 30 décembre portant approbation du règlement du secteur ferroviaire. - .....	- 33 -
3.7.4	Décret royal 1575/1989 du 22 décembre portant approbation du règlement en matière d'assurance obligatoire voyageurs - AOV.- .....	- 37 -
3.7.5	Décret royal 627/2014 du 18 juillet concernant l'assistance aux victimes d'accidents ferroviaires et à leurs familles .....	- 39 -
3.8	Le cas de RENFE Operadora comme exemple.....	- 39 -
3.8.1	AOV (Assurance obligatoire voyageurs) .....	- 39 -
3.8.2	Assurance de responsabilité générale .....	- 41 -
3.8.3	Autres droits des voyageurs .....	- 41 -
3.9	Analyse du régime de l'assurance en France .....	- 43 -
3.9.1	Code des transports français et normes européennes.- .....	- 43 -
3.9.2	Autres aspects de l'assurance, code des assurances (France).....	- 45 -
3.9.3	Concernant le fonds de garantie (à l'exclusion des trains) .....	- 50 -
3.9.4	Garantie financière .....	- 51 -
3.9.5	La responsabilité civile.....	- 51 -
3.10	Proposition à prendre en compte pour la souscription de polices d'assurance .....	- 51 -
3.10.1	Assurance dommages corporels voyageurs. -.....	- 51 -



3.10.2	Barème des indemnisations de l'assurance obligatoire voyageurs .....	- 52 -
3.10.3	Normes complémentaires .....	- 62 -
3.10.4	Assurance de responsabilité civile .....	- 63 -
3.10.5	Répercussions du scénario à utiliser : .....	- 65 -
4	Résumé de l'étude .....	- 67 -

## 1 Introduction

Pour la réalisation de leur activité de transport, tant de voyageurs que de marchandises, les entreprises ferroviaires doivent avoir pris, parmi les exigences requises pour l'obtention d'une licence d'entreprise ferroviaire, les dispositions nécessaires pour couvrir leurs responsabilités civiles obligatoires du fait de leur activité.

Ces entreprises doivent s'engager de façon suffisamment garantie ou avoir souscrit une couverture d'assurance dans le cadre de l'exercice de leur activité, destinée à couvrir la responsabilité civile qu'elles pourraient se voir engagée, en particulier, celle découlant de dommages occasionnés aux voyageurs, au fret, aux bagages, au courrier et à des tiers (Assurance obligatoire voyageurs, AOV, Assurance de responsabilité civile). De même, ces garanties doivent couvrir les responsabilités découlant de dommages aux infrastructures ferroviaires.

Les droits des voyageurs sont, entre autres, référencés dans le règlement de CE n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs, énonçant le droit à une assistance intégrale pour les victimes d'accidents ferroviaires. Cette matière s'étend à l'utilisation de systèmes de couverture pour la responsabilisation qui requiert la souscription de polices d'assurance appropriées et suffisantes pour l'activité de transport ferroviaire, tant de voyageurs que de marchandises.

Dans le domaine transfrontalier, un régime de couverture d'assurance abordant les responsabilités dans les différents cadres territoriaux nationaux doit être envisagé, de façon à exclure une situation d'insécurité ou de manque de couverture pour le transit ferroviaire et pour la circulation sur l'infrastructure de l'autre pays.

Aux effets qui en résultent, les pays concernés, par l'intermédiaire des entreprises ayant obtenu une licence pour l'exercice de leur activité de transport, doivent fixer un protocole de couverture suffisant et adapté à la réglementation nationale respective tout en respectant aussi les normes de l'Union européenne et la transposition ultérieure des directives.

Pour ce faire, il est donc nécessaire d'examiner tout d'abord les régimes de couverture respectifs applicables dans chaque pays (France et Espagne), ceux utilisés par les entreprises concernées,

et de compter sur l'évaluation, quant au maintien du régime de sécurité, des agences de sécurité participantes et concédantes de licences de transport.

Le traitement de cette matière pour des hypothèses de nature ponctuelle, s'inscrivant dans le cadre d'une période de temps donnée, n'est pas le même que celui qui devrait être fait dans une hypothèse transfrontalière où le critère est la continuité du transport.

Dans cette étude, deux scénarios sont envisagés :

- Le scénario d'un opérateur unique. - Lorsque l'opérateur qui intervient est un opérateur unique international, l'activité de transport s'étend aux deux pays concernés. Dans cette hypothèse, l'entreprise étend son activité au-delà de la frontière dans chaque cas et passe sur le territoire de chaque pays. Pour cette opération, une procédure de mise en concurrence et d'attribution doit être faite afin de déterminer l'opérateur intervenant, soit une entreprise individuelle soit en régime de groupement temporaire d'entreprise (GTE) et, dans ce cas-là, sans excéder le nombre de 2.
- Le scénario de collaboration transfrontalière. - Modèle de collaboration transfrontalière entre 2 entreprises. Il s'agit de deux opérateurs qui assurent le service en accédant à l'infrastructure de l'autre pays. Dans cette hypothèse, il est nécessaire de souscrire des conventions au niveau politique entre la région française d'Aquitaine et l'État espagnol (ministère de l'Équipement d'Espagne), ceux-ci possédant respectivement la compétence sur les OSP, ainsi que des accords à un niveau inférieur et entre les opérateurs. Si ce scénario est appliqué, l'attribution directe est celle utilisée à l'heure actuelle.

L'utilisation d'un scénario ou d'un autre a une influence sur le régime d'assurance à utiliser, car la prestation par un opérateur unique international, dont l'activité s'étend au-delà de ses frontières, doit inclure les couvertures inhérentes aux éventuels sinistres qui les transcendent et la prestation moyennant un régime de collaboration transfrontalière implique que la couverture des risques de chaque entreprise s'inscrive dans le cadre du territoire national respectif, à moins d'inclure une particularité supplémentaire concernant les activités qui sont exercées dans les 15 km du pays voisin (travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire - Directive 2005/47/CE du Conseil

du 18.7.2005-), qui appelle aussi un traitement spécifique ou une référence à un élargissement des couvertures.

Après avoir effectué une étude sur les modèles actuellement appliqués dans le cadre européen transfrontalier et particulièrement dans le cas français, le cas des services de voyageurs transfrontaliers entre la région Grand Est et le Grand-duché de Luxembourg, étant donné leurs similitudes conceptuelles et leurs principales caractéristiques, s'avère particulièrement intéressant en l'espèce.

En utilisant la même systématique de ce modèle, on envisage :

- L'application du SCÉNARIO DE COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE et d'attribution directe, sous réserve d'une éventuelle évolution à l'avenir du SCÉNARIO D'UN OPÉRATEUR UNIQUE (OSP internationale), laissant entrevoir que le régime de mise en concurrence ne sera pas mis en œuvre jusqu'en 2033.
- Qu'il soit défini par la souscription de quatre conventions au moins, à différents niveaux :
  - Entre les administrations publiques détenant des compétences en matière d'OSP nationales.
  - Entre chaque administration publique dans le pays et l'opérateur, en France et en Espagne.
  - Entre les deux opérateurs dans chaque pays.
- Que le matériel ferroviaire et les employés français et espagnols respectivement, intervenants, circulent en traversant les frontières respectives dans une direction et dans une autre, entre l'Espagne et la France et entre la France et l'Espagne.
- En France et en Espagne, l'existence d'OSP nationales correspondantes et leur coexistence jusqu'à chaque frontière, mais aussi en parallèle bien que d'une façon différenciée.
- Que chaque pays assume ses coûts respectifs.
- Que les tarifs soient convenus par consensus et permettent l'émission de billets et d'abonnements pour un trajet total ou partiel, en traversant les frontières, et qu'ils puissent s'acheter dans l'un quelconque des pays.

L'hypothèse envisagée dans le cas de Services de voyageurs transfrontaliers entre la région Grand Est et le Grand-Duché de Luxembourg, est de nature mixte, car elle résulte de la conjonction des deux scénarios, les trains circulant dans les deux pays avec un fil de continuité. Mais même si chaque entreprise assume les coûts qui lui correspondent dans le pays, elles doivent disposer d'une couverture des risques jusqu'à la frontière, mais aussi au-delà, y compris les coûts encourus dans chaque cas, ne se limitant pas dans cette hypothèse à une couverture exclusive sur leur territoire mais aussi sur le territoire de l'autre pays.

## 2 Méthodologie

Pour le traitement de ce sujet, il a été choisi de faire le suivi du processus d'étude suivant :

- Analyse du régime de responsabilité et d'assurance dans le cadre européen.
- Analyse du régime de l'assurance en Espagne.
- Analyse du régime de l'assurance en France.
- Proposition à prendre en compte pour la souscription de polices d'assurance.

Dans ces analyses, on distingue les couvertures d'Assurance obligatoire voyageurs, AOV, celle de responsabilité civile, RC, et le traitement des hypothèses de transport de marchandises, la couverture des dommages aux infrastructures respectives devant aussi être envisagée.

Nous proposons les formules de couverture présentant le plus d'intérêt, en exposant les conditions générales et particulières à prendre en compte, ainsi que le traitement des plafonds par sinistre, des exclusions et des franchises, en fonction de l'expérience actuelle localisée.

## 3 Analyse du régime de responsabilité et d'assurance dans le cadre européen

Il est important de souligner le règlement (CE) N° 1371 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Le présent règlement établit des règles, en ce qui concerne :

Art. 1.

1. Les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires.
2. La responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages.
3. ...

L'article 2 du règlement spécifie :

1. Le présent règlement s'applique dans toute la Communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence...
2. ...
3. À partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 11, 12, 19, l'article 20, paragraphe 1 et l'article 26, s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs.

En faisant appel aux articles mentionnés, sont tout aussi intéressants par rapport à l'étude que nous réalisons les articles suivants :

Article 11.- Cet article régit la responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages et il est indiqué que sous réserve du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par ce règlement.

Article 12. Cet article indique expressément au paragraphe 1 l'obligation des entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui leur incombent.

L'Article 13 dispose (paragraphe 1) que si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire... verse sans délai, et en tout état de cause au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi. Il signale aussi (paragraphe 2) que sous réserve du paragraphe 1, l'avance n'est pas, en

cas de décès, inférieure à 21 000 EUR par voyageur. Le paragraphe 3 souligne que le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et l'avance peut être réduite de toute somme payée ultérieurement... mais elle n'est pas remboursable, sauf lorsque le préjudice a été causé par la négligence ou la faute du voyageur ou que la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

L'article 26 sur la sécurité personnelle des voyageurs dispose -Que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs ... Qu'ils coopèrent et s'échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité.

### 3.1 Autres questions envisagées dans le règlement

#### 3.1.1 Droits des voyageurs

Les voyageurs ferroviaires jouissent des droits fondamentaux suivants :

##### 3.1.1.1 *Contrat de transport, informations et billets.*

Les voyageurs doivent recevoir des informations claires et accessibles :

- Avant le voyage, en particulier en ce qui concerne les conditions générales applicables au contrat, les horaires et les tarifs appliqués, l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.
- Pendant le voyage, en particulier en ce qui concerne les retards ou les interruptions de services.
- Sur les procédures de dépôt de plaintes.

Les entreprises ferroviaires doivent faciliter aux voyageurs ferroviaires l'acquisition de billets. Les billets sont vendus aux guichets ou aux guichets automatiques, à bord du train ou via toute autre technologie de l'information largement disponible (comme internet ou par téléphone).

### 3.1.1.2 Responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages.

Les voyageurs ont le droit à une indemnité en cas de perte ou d'avarie de leurs bagages enregistrés.

### 3.1.1.3 Retards et annulations.

Le règlement étend les droits des voyageurs à une indemnisation en cas de retard ou d'annulation. Les voyageurs peuvent exiger une indemnisation minimale équivalant à :

- 25% du prix du billet en cas de retard d'une durée comprise entre 60 et 119 minutes ;
- 50% du prix du billet en cas de retard de 120 minutes ou plus.

En cas de retard de l'arrivée ou du départ, les voyageurs :

- Doivent être tenus informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues,
- Se voient offrir des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable et
- Un hébergement, si un séjour d'une nuit ou plus devient nécessaire,
- Ainsi que le transport vers le point de départ ou la destination si le train est bloqué sur la voie.

### 3.1.1.4 Personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le règlement octroie aux personnes handicapées ou à mobilité réduite les droits suivants :

- Les personnes handicapées ou à mobilité réduite ont droit à un accès non discriminatoire au transport et ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets.
- Sur demande des personnes handicapées ou à mobilité réduite, celles-ci doivent pouvoir obtenir des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et des trains.
- Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares veillent, dans la mesure du possible, à assurer l'accès des trains et autres services ferroviaires.
- Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares fournissent gratuitement une assistance à bord du train et dans les gares dotées de personnel ; la personne handicapée

ou à mobilité réduite doit notifier le besoin d'assistance au moins quarante-huit heures à l'avance.

- Si l'entreprise ferroviaire est responsable de la perte ou de l'endommagement d'un équipement de mobilité utilisé par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, celles-ci ont droit à une indemnisation.

### 3.1.1.5 Sécurité, plaintes et qualité du service.

Le règlement oblige les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares, en accord avec les autorités publiques, à assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains.

Les entreprises ferroviaires sont tenues d'établir un mécanisme de traitement des plaintes. Elles informent amplement les voyageurs de leurs coordonnées et de leurs langues de travail et doivent leur répondre en respectant strictement les délais. Les voyageurs peuvent déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire concernée.

Les normes minimales de qualité pour les entreprises ferroviaires couvrent :

- Les informations sur les voyages et les billets.
- La ponctualité des services et les principes généraux en vue de faire à des perturbations des services.
- L'annulation de services.
- La propreté du matériel roulant et des équipements des gares.
- Les enquêtes de satisfaction de la clientèle.
- Le traitement des plaintes, les remboursements et les indemnisations en cas de non-respect des normes de qualité du service.
- L'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- *Application des États membres.*

Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement. Chaque voyageur peut porter plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent.

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement. Les sanctions prévues qui peuvent être effectives, proportionnées et dissuasives.

### 3.1.2 Contexte.

Le règlement s'inscrit dans le cadre de la politique des transports et du besoin de renforcer les droits des voyageurs ferroviaires.

Annexe I au règlement (CE) n° 1371/2007.- Extrait des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV), Appendice A de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999.

Parmi les articles composant l'Appendice, il convient de signaler :

Article 26. 1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageurs causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

(Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, -paragraphe 2-, lorsque l'accident a été causé dans des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire du transporteur, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur et lorsque l'accident est dû au comportement d'un tiers - avec des nuances).

Le paragraphe 5 de cet article signale que - Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours duquel l'accident s'est produit.

Article 27.1. En cas de mort du voyageur, les dommages et intérêts comprennent :

- a. Les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques ;

- b. Si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages et intérêts prévus à l'article 28.
- c. Si, par la mort du voyageur, des personnes entre lesquelles il y avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28. En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages et intérêts comprennent :

- a. Les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport ;
- b. La réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29. Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30. 1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, et à l'article 28, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droits visés à l'article 27, paragraphe 2, le demandent.

- a. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes règles uniformes.

Art. 56. 1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, paragraphe 5.

Cet appendice inclut également une Annexe II relative aux informations minimales que doivent fournir les entreprises ferroviaires et/ou les vendeurs de billets et une Annexe III sur les normes minimales de qualité du service.

### 3.2 Autres normes européennes dans le domaine de l'assurance à prendre en compte

Au cours du temps, diverses directives ont été adoptées dans la CE, tant dans le domaine de l'assurance non vie, que dans le domaine de l'assurance vie, qui ont avancé dans la liberté et la souplesse des compagnies d'assurance à l'échelon européen.

Nous pouvons citer entre autres :

- La directive 90/619/CEE du Conseil du 8 novembre 1990, établissant la libre prestation des services d'entreprises d'assurance européennes pouvant souscrire des engagements d'assurance dans d'autres Etats membres.
- La directive 92/49/CEE du Conseil du 18 juin 1992 établissant la possibilité d'utiliser un agrément unique ou un passeport européen pour l'activité entre les États membres en Europe, de sorte que le contrôle de l'entreprise est détenu par l'État d'établissement, et pour agir dans un autre État, des exigences supplémentaires ne sont pas requises.
- La directive 2009/138/CEE, du Parlement et du Conseil européen du 29 novembre 2009, revêt une importance particulière, car elle concerne les branches d'assurance non vie et d'assurance sur la vie et elle clarifie huit directives précédentes. Elle propose l'utilisation d'un nouveau modèle de contrôle et de surveillance fondé sur les risques, offrant plus de garanties que les autres systèmes. Le premier pilier établit les principes quantitatifs du système, l'entreprise devant disposer des moyens nécessaires destinés à faire face à ces risques. Le second pilier est qualitatif et porte sur des sujets comme le système de gouvernance de l'entreprise. Le troisième pilier repose sur deux aspects, la diffusion des informations et la transparence.

Recueil des directives communautaires en matière d'assurance :

- 1964 Directive 64/225/CEE visant à supprimer en matière de réassurance et de rétrocession les restrictions à la liberté d'établissement et à la libre prestation de services.
- 1972 Première Directive 72/166/CEE sur l'assurance automobile.
- 1973 Première Directive non-vie 79/267/CEE. Liberté d'établissement.
- 1977 Directive 77/92/CEE relative à des mesures destinées à faciliter l'exercice effectif de la liberté d'établissement et de la libre prestation de services pour les activités d'agent et de courtier d'assurance.
- 1978 Directive 78/473/CEE en matière de coassurance communautaire.
- 1979 Première Directive vie 79/267/CEE. Liberté d'établissement.
- 1984 Deuxième Directive 84/5/CEE sur l'assurance automobile. Directive 84/641/CEE concernant l'assistance touristique.
- 1987 Directive 87/343/CEE concernant l'assurance-crédit et l'assurance-caution. Directive 87/344/CEE concernant l'assurance-protection juridique.
- 1988 Deuxième Directive non-vie 88/357/CEE. Libre prestation de services.
- 1990 Deuxième Directive vie 90/619/CEE. Libre prestation de services. Troisième Directive 90/232/CEE sur l'assurance automobile.
- 1991 Directive 91/674/CEE concernant les comptes annuels et les comptes consolidés des entreprises d'assurance.
- 1992 Troisième Directive non-vie 92/96/CEE. Passeport européen et agrément unique. Troisième Directive vie 92/49/CEE. Passeport européen et agrément unique.
- 1998 Directive 98/78/CE sur la surveillance complémentaire des entreprises d'assurance et de réassurance faisant partie d'un groupe d'assurance.
- 2000 Quatrième Directive 2000/26/CE sur l'assurance automobile.
- 2001 Directive 2001/17/CE concernant l'assainissement et la liquidation des entreprises d'assurance.
- 2002 Directive 2002/83/CE concernant l'assurance sur la vie. Directive 2002/92/CE sur l'intermédiation en assurance. Directive 2002/87/CE relative à la surveillance complémentaire des établissements de crédit, des entreprises d'assurance et des entreprises d'investissement appartenant à un conglomérat financier

- 2005 Cinquième Directive 2005/14/CE sur l'assurance automobile. Directive 2005/68/CE relative à la réassurance.
- 2009 Directive 2009/138/CE sur solvabilité II.

### 3.2.1 Transposition en droit espagnol des directives communautaires sur l'assurance

Depuis l'approbation de la loi 30/1995 (LOSSP), le concept d'« agrément administratif unique » a été transposé en droit espagnol. Cela signifie que les entreprises d'assurance domiciliées sur le territoire d'un État membre de l'Espace économique européen peuvent opérer dans le reste des États en régime de droit d'établissement et en régime de libre prestation de services, restant soumises au contrôle financier de l'État d'origine.

L'article 6.5 de la loi 30/1995 établit ce qui suit : « L'agrément est valable dans tout l'Espace économique européen. L'agrément est accordé par le ministre de l'Économie et des Finances par branche, il couvre la branche entière et la couverture des risques accessoires ou complémentaires à celle-ci, selon le cas, compris dans une autre branche et il permet à l'entreprise d'assurance d'exercer dans l'Espace économique européen des activités en régime de droit d'établissement ou en régime de libre prestation de services, à moins que l'entreprise ne souhaite que couvrir une partie des risques correspondant à la branche autorisée qui permet d'exercer son activité sur un territoire plus restreint que le territoire national ou de réaliser des opérations comprises dans le numéro 2 de l'article 49 ». Cette rédaction a été conservée littéralement dans l'article 5.5 du Texte refondu de la Loi relative à l'organisation et à la surveillance des assurances privées (LOSSP), approuvé par le Décret royal législatif 6/2004 du 29 octobre 2004 (TRLOSSP-Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados).

La LOSSP puis le TRLOSSP régissent d'une part, l'activité des entreprises d'assurance espagnoles en régime de droit d'établissement et en régime de libre prestation de services dans l'Espace économique européen (chapitre IV du Titre II, tant de la loi que du texte refondu) et en parallèle, l'activité en Espagne des entreprises d'assurance ayant leur siège social dans d'autres pays membres de l'Espace économique européen (chapitre I du Titre III des deux textes de loi).

### **3.2.2 Passeport européen**

Le développement des relations dans le secteur de l'assurance avec une **composante transfrontalière** a été facilité en Europe tout au long des dernières décennies par l'approbation de normes successives visant la construction d'un **Marché européen de l'assurance**. Bien que des entraves importantes persistent qui font obstacle à une intégration totale des marchés de l'assurance intérieurs, il est certain que la mise en marche du système connu comme « **système de passeport européen** » ou d'« **agrément unique**», a considérablement facilité que les entreprises d'assurance européennes puissent exercer leurs activités au-delà des frontières de leurs pays d'origine et, parallèlement, que les citoyens européens bénéficient d'un plus grand choix pour la couverture de leurs risques. Grâce au **passeport européen**, les entreprises d'assurance européennes peuvent couvrir des risques ou contracter des engagements dans d'autres pays de l'Union européenne, en distinguant entre le **régime de droit d'établissement** et le **régime de libre prestation de services**.

### **3.2.3 Le droit d'établissement et la libre prestation de services**

#### ***3.2.3.1 Le droit d'établissement. -***

L'article 1.3 lettre b) du TRLOSSP (**Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados** - Texte refondu de la Loi relative à l'organisation et à la surveillance des assurances privées), définit le **régime du droit d'établissement** comme l'activité exercée dans un État membre de l'Espace économique européen par une succursale y étant établie, d'une entreprise d'assurance ayant son siège social dans un autre État membre.

#### ***3.2.3.2 La libre prestation de services. -***

L'article 1.3 c) du TRLOSSP définit l'activité en régime de libre prestation de services comme celle exercée par une entreprise d'assurance ayant son siège social dans un État membre de l'Espace économique européen depuis son siège ou via une succursale établie dans un autre État membre, en assumant un risque ou en contractant des engagements dans un État membre différent.

#### ***3.2.3.3 Développement. -***

La procédure de notification prévue pour l'activité en régime de libre prestation de services est similaire au régime de droit d'établissement, mais considérablement simplifiée, tant en termes de délais qu'en termes de contenu des informations à fournir de la part des entreprises.

Pour exercer une activité en régime de libre prestation de services, l'entreprise d'assurance doit le notifier aux autorités de contrôle de l'État membre d'origine. Pour les entreprises espagnoles, l'article 56 du TRLOSSP établit une obligation de notification préalable à la Direction Générale des Assurances, conformément aux dispositions générales établies pour toutes les entreprises européennes dans l'article 148 de la Directive.

Cette notification préalable doit indiquer la nature des risques ou des engagements que l'entreprise d'assurance propose de couvrir. Dans ce cas-là, un programme détaillé des activités n'est pas exigé. Toutefois, cette disposition s'entend sous réserve des informations supplémentaires requises par l'autorité de contrôle de l'État d'origine dans l'exercice de ses pouvoirs.

Les autorités de contrôle de l'Etat membre d'origine disposent d'un délai maximal d'un mois pour évaluer la documentation présentée par l'entreprise. Si elles ne s'opposent pas à l'activité envisagée dans le délai prévu, elles doivent le communiquer aux autorités de contrôle de l'État membre d'accueil et en informer l'entreprise d'assurance concernée. La communication doit inclure un certificat attestant que l'entreprise d'assurance dispose du capital de solvabilité requis et du minimum de capital requis et doit communiquer les branches que l'entreprise d'assurance est autorisée à exercer ainsi que la nature des risques et des engagements que l'entreprise d'assurance propose de couvrir dans l'État membre d'accueil.

Le refus des autorités de contrôle de l'État membre d'origine à remettre la notification de passeport à l'État membre de destination, ou l'absence de réponse dans le délai prévu, doit pouvoir faire l'objet d'un recours juridictionnel.

Les Troisièmes Directives exigent un certificat attestant que l'entreprise d'assurance dispose de la marge de solvabilité exigée et qu'elle ne fait pas l'objet d'un plan de rétablissement financier.

L'entreprise d'assurance peut commencer ses activités à partir de la remise de la notification de passeport aux autorités de l'État membre de destination de la part de l'autorité de contrôle d'origine.

En ce qui concerne les règles d'intérêt général auxquelles l'entreprise d'assurance doit se conformer dans l'exercice de son activité en régime de libre prestation de services, le Protocole de Sienne, paragraphe 2.3 de la partie III signale que l'État membre d'accueil communique ces règles à l'entreprise d'assurance dès que possible à compter de la réception de la notification de passeport concernée.

### 3.3 Les limites entre le droit d'établissement et la libre prestation de services

En règle générale, la libre prestation de services est identifiée par son caractère temporaire face à une vocation de permanence impliquant l'établissement d'un prestataire de services par l'ouverture d'une succursale dans un autre État. Toutefois, nous rencontrons des hypothèses où la délimitation entre les deux régimes n'est pas aisée, comme le démontre une abondante jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne à ce sujet. Afin d'apporter un peu de clarté à cette question, la Commission européenne, à partir de critères jurisprudentiels, a publié une communication interprétative sur la libre prestation de services afin de réduire les divergences d'interprétation entre les autorités nationales et les différents États membres et, ainsi, réduire l'incertitude des entreprises d'assurance quant au fonctionnement du mécanisme de passeport européen. Il s'agit de la **Communication 2000/C 43/03, publiée au Journal officiel de l'Union européenne du 16 février 2000**, dont nous analysons les principales conclusions.

La libre prestation de services peut comporter un déplacement du prestataire du service, un déplacement du destinataire de la prestation, mais elle peut aussi s'effectuer sans déplacement, ni du prestataire ni du destinataire.

Lorsqu'une activité est exercée en régime de libre prestation de services avec présence du prestataire sur le territoire du pays d'accueil, la notion de prestation de services se distingue essentiellement de celle d'établissement dans la mesure où elle se caractérise par son caractère temporaire, tandis que le droit d'établissement suppose une installation durable. Toutefois, selon la jurisprudence communautaire, le caractère temporaire de la libre prestation de services n'exclut pas la possibilité pour le prestataire de services de se doter dans l'État membre d'accueil d'une certaine infrastructure, dans la mesure où cette infrastructure est nécessaire aux fins de l'accomplissement de la prestation. Par conséquent, l'État membre de la prestation ne peut assimiler directement à un établissement toute présence permanente du prestataire de services sur son territoire et la soumettre, en tout état de cause, aux règles relatives au droit d'établissement.

En effet, la jurisprudence communautaire admet que le prestataire d'un service dispose d'une certaine infrastructure permanente dans l'État d'accueil sans que les règles relatives à la liberté d'établissement doivent être comprises comme directement applicables. En ligne avec cette idée, la Commission considère qu'une entreprise d'assurance souhaitant exercer une activité en régime de libre prestation de services dans un autre État doit pouvoir utiliser certains services dans cet État, comme par exemple :

- des experts locaux pour l'analyse des risques à couvrir.
- Des prospecteurs de marché, dont l'activité se limite à transmettre pour leur acceptation des propositions d'assurance reçues de preneurs potentiels.
- Une structure permanente chargée de l'encaissement des primes découlant des contrats d'assurance souscrits.

L'Arrêt de la Cour de justice (CE) du 30 novembre 2001 n° C-55/1994 concernant l'exercice de la libre prestation de services d'avocats déclare que : « Le caractère temporaire de la prestation de services devra être apprécié en fonction de sa durée, de sa fréquence, de sa périodicité et de sa continuité. Le caractère temporaire de la prestation n'exclut pas la possibilité pour le prestataire de services, au sens du Traité, de se doter dans l'État membre d'accueil de l'infrastructure, y compris un bureau, un cabinet ou une étude, nécessaire aux fins d'accomplissement de la prestation ».

- Des services juridiques locaux, des services médicaux ou des services d'actuariat.
- Une structure permanente chargée uniquement de la réception des déclarations de sinistres pour leur transmission à l'entreprise d'assurance en vue d'une décision d'acceptation ou de refus de leur prise en charge.
- Des experts locaux pour l'évaluation des dommages survenus dans le cadre des risques couverts par des contrats d'assurance souscrits.
- Une structure permanente chargée de la gestion des dossiers concernant des sinistres et, le cas échéant, du paiement des indemnités d'assurance en exécution des instructions données par l'assureur.

La distinction entre le droit d'établissement et la libre prestation de services n'est pas propre au domaine de l'assurance. Toutefois, la Commission, dans ladite communication interprétative, estime qu'il est nécessaire d'établir certains critères spécifiques pour la délimitation entre les deux régimes en matière d'assurance dans les cas où les entreprises d'assurance se dotent d'une certaine infrastructure permanente dans l'État membre d'accueil. Ainsi, **il est relativement fréquent que les entreprises d'assurance opérant de manière transfrontalière établissent des liens durables avec des courtiers d'assurance ou avec d'autres personnes ou des sociétés indépendantes dans l'État membre d'accueil.** Dans ces cas-là, il y a lieu de savoir si l'activité de l'entreprise d'assurance reste assujettie aux règles applicables à la libre prestation de services ou s'il faut lui appliquer le régime de droit d'établissement.

Sur cette base, la communication interprétative de la Commission établit trois conditions permettant de considérer que les liens entre le courtier ou une autre personne indépendante et une entreprise d'assurance entraînent l'assujettissement de l'entreprise d'assurance au **régime de droit d'établissement**. Les **trois conditions** qui doivent être remplies de manière accumulative sont les suivantes :

- Que le courtier soit soumis au contrôle et à la direction de l'entreprise d'assurance qu'il représente.
- Que le courtier puisse engager l'entreprise d'assurance.
- Que le courtier soit doté d'un mandat permanent.

Afin de vérifier si le courtier d'assurance est soumis ou non au contrôle et à la direction de l'entreprise d'assurance, il convient d'examiner si les rapports établis entre eux permet au courtier de disposer d'une liberté suffisante pour organiser son activité, pour décider du temps de travail qu'il va consacrer à cette entreprise et, notamment, pour pouvoir représenter en même temps d'autres entreprises d'assurance concurrentes. Un mandat d'exclusivité que le courtier d'assurance reçoit est un indice de soumission de celui-ci au pouvoir de la direction et de contrôle de l'entreprise d'assurance.

En ce qui concerne la possibilité que le courtier d'assurance engage l'entreprise d'assurance, il conviendra d'examiner s'il dispose des pouvoirs nécessaires pour engager directement l'entreprise d'assurance envers des tiers.

Cette seconde condition est satisfaite lorsque l'entreprise d'assurance non établie dans l'État membre d'accueil a donné mandat à un courtier pour conclure des contrats d'assurance au nom et pour le compte de l'entreprise d'assurance. Dans ces cas-là, cette personne se présente devant le client comme le prolongement de l'entreprise d'assurance, comme le ferait une succursale dont l'objet est de conclure des contrats au nom et pour le compte du siège social, qui est ainsi directement engagée.

Dans les cas où le courtier peut faire au nom de l'entreprise une offre contenant tous les éléments essentiels du contrat proposé, le critère de capacité d'engagement est satisfait même si l'entreprise conserve le pouvoir de rejeter la proposition présentée par cette personne et signée par le client. Ce critère est aussi satisfait dans les cas où l'entreprise d'assurance donne pouvoir au courtier de décider de l'acceptation et du règlement d'un sinistre qui lui est présenté et que les décisions prises par le courtier lient l'entreprise d'assurance à l'égard du tiers. Toutefois, cette fonction doit être distinguée du mandat conféré au courtier pour la gestion des dossiers concernant des sinistres et qui peut comporter,

le cas échéant, le paiement des indemnités d'assurance en exécution des instructions données par l'assureur lui-même.

La troisième condition est que le courtier soit doté d'un mandat permanent.

La capacité du courtier établi dans l'État membre d'accueil d'engager l'entreprise d'assurance doit résulter d'un mandat revêtant un caractère durable et non d'un mandat occasionnel ou limité dans le temps. Si une entreprise d'assurance fait appel, pour exercer occasionnellement des activités d'assurance sur le territoire d'un autre État membre, à un courtier établi dans cet État membre, elle relève des dispositions relatives à la libre prestation de services. Par ailleurs, il convient de préciser que le seul mandat qui ait pour effet d'assimiler une présence permanente à une succursale de l'entreprise d'assurance dans l'État membre de la prestation du service est celui qui porte sur les activités faisant partie de l'objet social de l'entreprise, c'est-à-dire l'activité d'assurance. Par conséquent, un mandat donné à des personnes établies dans un autre État membre pour la réalisation d'activités autres que celles d'assurance ne peut pas être pris en considération.

En conséquence, lorsque les trois conditions examinées sont satisfaites simultanément, nous pouvons conclure que les activités de l'entreprise d'assurance relèvent du droit d'établissement et non de la libre prestation de services.

Conformément au critère analysé, l'article 145.1, paragraphe deux de la Directive Solvabilité II dispose que « Est assimilée à une succursale toute présence permanente d'une entreprise sur le territoire d'un État membre, même lorsque cette présence n'a pas pris la forme d'une succursale mais s'exerce par le moyen d'un simple bureau géré par le propre personnel de l'entreprise, ou par une personne indépendante mais mandatée pour agir en permanence pour l'entreprise comme le ferait une agence ».

**Dans le même sens, l'article 83.3 du TRLOSSP établit que «Toute présence permanente sur le territoire espagnol d'une entreprise d'assurance ayant son siège social dans un autre État membre de l'Espace économique européen relève du droit d'établissement, même lorsque cette présence n'a pas pris la forme d'une succursale mais s'exerce par le moyen d'un simple bureau géré par le propre personnel de l'entreprise ou par une personne indépendante, mais mandatée pour agir en permanence pour l'entreprise comme le fait une agence ».**

### 3.4 Compatibilité entre le droit d'établissement et la libre prestation de services

Les Deuxièmes directives d'assurance accordaient aux États membres la faculté de limiter, dans l'intérêt de la protection des preneurs d'assurance, l'exercice simultané de l'activité d'assurance en régime de libre prestation de services et en régime de droit d'établissement. En conséquence, la compatibilité des deux régimes dépendait des dispositions de la législation de l'État membre d'accueil.

Toutefois, après l'entrée en vigueur des Troisièmes directives d'assurance, un État ne peut plus interdire l'exercice simultané de l'activité d'assurance sur son territoire en régime d'établissement et en régime de libre prestation de services. Ce qui est défini au Considérant 28 de la Troisième directive d'assurance non vie et au Considérant 25 de la Troisième directive d'assurance vie.

La comptabilisation des deux régimes est une pratique utilisée par quelques entreprises d'assurance qui concluent des contrats avec des clients locaux de l'État membre d'accueil par le biais d'une succursale de cet État, tandis que les clients de l'État d'origine souhaitant couvrir leurs risques dans ce même État d'accueil le font directement avec la maison mère de l'entreprise d'assurance. Certaines entreprises décident d'exercer leur activité dans un régime ou dans un autre en fonction de la branche dont il s'agit, bien que rien n'empêche une entreprise d'exercer simultanément l'activité d'assurance dans le même pays en régime d'établissement et en régime de libre prestation de services dans les mêmes branches.

### 3.5 Règles espagnoles d'intérêt général dans le domaine de l'assurance, liées aux règles européennes

Le Protocole général concernant la collaboration des autorités de contrôle des assurances des États membres de l'Union européenne (connue comme le Protocole de Sienne) de mars 2008, au point 6 de la partie III relative aux activités transfrontalières, oblige les autorités de contrôle des assurances à informer le reste des autorités de contrôle communautaires des règles qui doivent être respectées pour des raisons d'intérêt général dans l'exercice de l'activité d'assurance et à divulguer ces règles sur leur page web.

En vertu de l'obligation établie par le Protocole de Sienne, la page web de la DGSFP publie en espagnol et en anglais, une liste non exhaustive intitulée « Annexe sur les règles d'intérêt général applicables aux entreprises exerçant des activités en Espagne en régime de libre prestation de services et de droit d'établissement (vie et non vie) » que nous analysons ci-après. En premier lieu, les entreprises souhaitant exercer en Espagne des activités en régime de libre prestation de services, conformément à l'article 86.1 du TRLOSSP (Texte refondu sur les assurances privées), et à l'article 135 du ROSSP (Règlement), sont tenues de désigner un représentant fiscal dans le respect des obligations fiscales en Espagne. La rédaction originale de cet article exigeait que le représentant fiscal ait établi son domicile dans notre pays. Toutefois, la loi 2/2011 du 4 mars 2011 sur l'économie durable a supprimé l'exigence du domicile en Espagne, pour s'adapter à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui, à maintes occasions, s'était prononcée contre ce type d'exigences dans les législations nationales des États.

Le représentant fiscal est chargé de présenter les déclarations relatives à la majoration afférente aux risques exceptionnels en faveur du Consortium de Compensation des Assurances et celles relatives aux taxes légalement exigibles pour les contrats conclus en régime de libre prestation de services.

Comme règle d'intérêt général, il est prévu explicitement que ces contrats et ceux d'assurance conclus en régime de droit d'établissement couvrant des risques localisés ou des engagements en Espagne font l'objet de majorations fixées en faveur du Consortium de Compensation des Assurances pour couvrir ses besoins dans le cadre de ses fonctions de compensation de pertes découlant d'évènements exceptionnels survenus en Espagne, ainsi que d'autres majorations et de taxes légalement exigibles dans les mêmes conditions que les contrats conclus avec des entreprises d'assurance espagnoles.

Les majorations sont réglementées par l'article 7 a) du Texte refondu du Statut légal du Consortium de Compensation des Assurances approuvé par le Décret-royal législatif 7/2004 du 29 octobre 2004. L'entreprise doit notifier directement au Consortium les données nécessaires pour le calcul de ces majorations, conformément au paragraphe 1 de l'article 82 du TRLOSSP. Outre ces majorations, dans le cas d'assurances-dommages, les opérations d'assurance et de capitalisation dont les risques et les engagements sont situés en Espagne sont soumises à une taxe sur les primes d'assurance. Leur réglementation figure à l'article 12 de la loi 13/1996 du

30 décembre portant mesures fiscales, administratives et d'ordre social (JOE du 31 décembre 1996).

Une autre règle d'intérêt général applicable principalement aux entreprises d'assurance sur la vie est celle relative au Registre public de contrats d'assurance en cas de décès, créé par la Loi 20/2205 du 14 novembre 2005. Il s'agit d'un registre public auquel doivent être inscrits tous les contrats d'assurance-vie en cas de décès et les assurances accidents couvrant le décès de l'assuré, compte tenu des exclusions prévues dans la propre loi.

Les délais et la forme de remise des données sont réglementés par le Décret royal 398/2007 du 23 mars portant application de ladite loi. Les entreprises d'assurance sont tenues de communiquer par voie électronique l'existence de l'assurance et de certaines données de celle-ci (données d'identification de la personne assurée, données de l'assureur et du contrat d'assurance souscrit). L'article 5.1 de la loi 20/2005 indique expressément que l'obligation de remettre ces renseignements concerne aussi bien les entreprises espagnoles que les entreprises ayant leur domicile dans un autre État de l'Espace économique européen exerçant leur activité en Espagne en régime de droit d'établissement ou de libre prestation de services, dans le domaine de l'assurance vie, de l'assurance accidents ou couvrant ce dernier risque comme accessoire au risque principal.

Font aussi partie des règles d'intérêt général en Espagne, les règles destinées à fournir des renseignements aux preneurs d'assurance avant de conclure le contrat, contenues dans les articles 53, 60 et 81 du TRLOSSP et dans les articles 104 et suivants du ROSSP. Ces règles prévoient que les entreprises d'assurance établissent expressément, dans toute la documentation commerciale qu'elles utilisent (polices ou autres documents contractuels), quelle est l'entreprise d'assurance qui offre la couverture, quel est son siège social ou le cas échéant, la succursale avec laquelle le contrat va être conclu, et la législation applicable au contrat.

Concrètement, l'article 81 du TRLOSSP précise que les entreprises d'assurance de l'Espace économique européen opérant en Espagne en régime de droit d'établissement ou de libre prestation de services doivent satisfaire, dans les contrats qu'elles concluent dans les deux régimes, à la même obligation d'information au preneur d'assurance que les entreprises d'assurance espagnoles.

L'obligation d'information aux preneurs d'assurance en Espagne est prévue de manière générale à l'article 60 TRLOSSP exigeant, avant la conclusion d'un contrat d'assurance, que les

entreprises d'assurance informent le preneur de l'État membre et de l'autorité qui détient le contrôle de l'activité de la propre entreprise d'assurance.

Par ailleurs, avant la conclusion d'un contrat d'assurance autre que celui d'assurance vie, lorsque le preneur est une personne physique, ou de tout autre contrat d'assurance vie, l'entreprise d'assurance doit informer le preneur de la législation applicable au contrat et des dispositions relatives aux plaintes qui peuvent être déposées.

L'obligation d'information est particulièrement active dans le cas de l'assurance vie. Dans les cas où le preneur assume à sa charge le risque de l'investissement, l'entreprise doit informer clairement et précisément quel est le montant, de celui à percevoir, qui dépend des fluctuations des marchés financiers échappant au contrôle de l'assureur et dont les résultats historiques ne sont pas des indicateurs de résultats futurs. Dans le cas de l'assurance vie où le preneur n'assume pas le risque de l'investissement, il doit être informé de la rentabilité escomptée de l'opération, en considérant tous les coûts.

En outre, dans le cadre de l'assurance vie, l'entreprise d'assurance doit informer le preneur, pendant toute la durée du contrat, des modifications de l'information initiale fournie et, le cas échéant, de la situation de sa participation aux bénéficiaires.

La Loi 50/1980 du 17 octobre 1980 sur le contrat d'assurance, dans les articles 107 et suivants, fixe les règles de droit international privé déterminant la loi applicable à chaque contrat. Nonobstant ce qui précède, son inclusion explicite dans la liste des règles d'intérêt général détermine que, quelle que soit la législation applicable au contrat, les dispositions de la loi espagnole doivent être respectées quant au contenu minimum de la police.

Concrètement, l'article 8 de la loi sur le contrat d'assurance établit les mentions que doit comporter le contrat :

1. Les nom et prénom ou la raison sociale des parties contractantes et leur domicile, ainsi que la désignation de l'assuré et du bénéficiaire, le cas échéant.
2. L'objet de l'assurance.
3. La nature du risque couvert.
4. La désignation des objets assurés et de leur situation.
5. La somme assurée ou l'étendue de la couverture.
6. Le montant de la prime, des majorations et des taxes.
7. L'échéance des primes, le lieu et le mode de paiement

8. La durée du contrat avec indication du jour et de l'heure auxquels commencent et se terminent ses effets.
9. Le nom de l'agent ou des agents, au cas où ils interviennent dans le contrat.

Dans le cas d'une police flottante (ou police d'abonnement), la façon dont doit se faire la déclaration du règlement doit être spécifiée.

Dans les assurances-protection juridique, l'article 76 f) de la loi sur le contrat d'assurance établit que la police doit comporter expressément les droits reconnus à l'assuré par les articles 76 d) et 76 e) de cette loi : le droit de choisir librement un avocat et un procureur devant le représenter et le défendre contre tout type de procédure et, en particulier, dans le cas de conflits d'intérêts entre les parties contractantes ; et le droit de l'assuré de soumettre à l'arbitrage tout différend pouvant s'élever entre lui et l'assureur sur le contrat d'assurance.

Finalement, font partie des règles d'intérêt général applicables en Espagne, celles régissant le traitement des données à caractère personnel de la part des entreprises d'assurance. Concrètement, l'article 25.4 du TRLOSSP précise que les entreprises d'assurance peuvent établir des fichiers communs contenant des données à caractère personnel pour la liquidation de sinistres et la collaboration statistique actuarielle pour permettre la tarification et la sélection des risques ainsi que pour l'élaboration d'études techniques en assurances.

La cession des données à ces fichiers ne requiert pas le consentement préalable de la personne concernée, mais elle doit être informée d'une éventuelle cession de ses données personnelles à des fichiers communs aux fins signalées, avec l'indication expresse du responsable, afin qu'elle puisse exercer ses droits d'accès, de rectification et d'annulation prévus par la loi. Des fichiers communs peuvent aussi être établis en vue de prévenir toute fraude à l'assurance sans le consentement de la personne concernée. Dans ces cas-là, il est toutefois nécessaire de communiquer à la personne concernée, lors de la première saisie de ses données, le nom du responsable du fichier et les formes d'exercice des droits d'accès, de rectification et d'annulation.

Quoi qu'il en soit, les données relatives à la santé ne peuvent faire l'objet d'un traitement qu'avec le consentement exprès de la personne concernée.

La création de ces fichiers nécessite une communication préalable à la Direction Générale des Assurances et Fonds de pension, indiquant l'entreprise responsable du fichier et le type de données qu'il contient, et une notification préalable à l'Agence de Protection des Données. À

cet égard, il convient de tenir compte des dispositions de la loi organique 15/1999 du 13 décembre sur la protection des données à caractère personnel.

### 3.6 Compétences entre autorités de contrôle dans le cadre des directives communautaires

En établissant dans les directives en matière d'assurance le système de passeport européen ou l'agrément unique, en vertu desquels les entreprises d'assurance européennes peuvent exercer leur activité de manière transfrontalière sur tout le territoire de la Communauté, il a été nécessaire de délimiter les compétences de supervision correspondant aux autorités des différents États membres. Jusqu'à présent, de manière générale, lorsqu'une entreprise d'assurance européenne souhaite opérer dans un autre État membre autre que celui de son siège social, l'État d'accueil doit l'autoriser expressément et il dispose aussi de larges pouvoirs de contrôle sur l'activité exercée sur son territoire, y compris le contrôle de la constitution des garanties financières appropriées à cette activité.

Avec le système d'agrément unique, les autorités de contrôle de l'État membre d'accueil perdent leur compétence pour autoriser les entreprises d'autres États membres souhaitant opérer sur leur territoire en régime de droit d'établissement ou de libre prestation de services, en faisant confiance au contrôle que les respectives autorités de l'État membre d'origine exercent sur ces entreprises.

Un saut qualitatif important s'est produit, bien que cela n'implique pas une désaffectation totale du contrôle de la part des autorités de contrôle de l'État d'accueil où est situé le risque.

### 3.7 Analyse du régime de l'assurance en Espagne (développement ferroviaire)

Ce chapitre concerne les dispositions et les articles revêtant un intérêt particulier pour l'identification du régime d'assurance en Espagne dans le domaine ferroviaire

#### 3.7.1 La loi 50/1980 du 8 octobre sur le contrat d'assurance

Le régime d'assurance en Espagne part de la réglementation établie par la loi 50/1980 du 8 octobre sur le contrat d'assurance à laquelle il a été fait référence auparavant et dont on peut, entre autres, souligner les particularités suivantes :

Contrat d'assurance. - Un contrat d'assurance est une convention par laquelle un assureur s'engage à réparer, moyennant le paiement d'une prime et en cas de survenance d'un sinistre dont le risque fait l'objet d'une couverture, dans les limites établies, un préjudice subi par une assuré ou à verser un capital, une rente ou autres prestations convenues (article 1). Conditions générales et conditions particulières. - Les conditions générales qui en aucun cas ont un caractère préjudiciable pour les assurés, doivent être indiquées par l'assureur dans la proposition d'assurance, le cas échéant et, nécessairement, dans la police d'assurance ou dans un document complémentaire, qui sera souscrit par l'assuré et auquel une copie du contrat doit être remise. Les conditions générales et les conditions particulières sont rédigées clairement et précisément. Les clauses limitatives des droits des assurés doivent être soulignées de manière spéciale et elles doivent être expressément acceptées par écrit. (Article 3).

#### *3.7.1.1 L'assurance de transport terrestre. - (marchandises)*

L'assurance de transport terrestre oblige l'assureur dans les limites fixées par la loi et dans le contrat, à indemniser les dommages matériels causés, à l'occasion ou à la suite du transport, aux marchandises transportées, au moyen utilisé ou aux autres objets assurés. (Article 54).

Lorsque le voyage est effectué en utilisant divers moyens de transport et qu'il n'est pas possible de déterminer le moment où le sinistre s'est produit, les règles de l'assurance de transport terrestre sont appliquées si le voyage par ce moyen constitue une part importante du sinistre. (Article 55).

L'assureur indemnise les dommages résultant de sinistres survenus pendant la période de validité du contrat, même si leurs effets se manifestent ultérieurement mais en tout état de cause dans les six mois à partir de la date d'expiration du contrat. (Article 57)

L'assureur indemnise les dommages causés aux marchandises et aux valeurs, conformément aux points suivants :

Premièrement. - Sont considérés compris dans les frais de sauvetage (Article 17), ce qui est nécessaire ou ce qu'il convient de réaliser pour réexpédier les objets transportés.

Deuxièmement. - En cas de perte totale du véhicule, l'assuré peut l'abandonner à l'assureur, s'il en a été convenu ainsi, pour autant que les délais soient respectés et autres exigences établies par la police (ce qui n'est pas probable dans le domaine ferroviaire). (Article 61).

À défaut d'estimation, l'indemnisation couvre, en cas de perte totale, le prix des marchandises sur le lieu et au moment où ils sont chargés, ainsi que tous les frais encourus pour leur remise au transporteur et le prix de l'assurance s'il incombe à l'assuré... Toutefois... lorsque l'assurance couvre les risques de marchandises destinées à la vente, l'indemnisation est régie par la valeur des marchandises au lieu de destination (article 62).

### 3.7.1.2 L'assurance accidents

Sous réserve de la délimitation du risque appliquée par les parties dans le contrat, on entend par accident la blessure corporelle découlant d'une cause violente, soudaine, externe et non intentionnelle de la part de l'assuré, entraînant une invalidité temporaire ou permanente ou bien la mort de la victime.

Les dispositions contenues dans les articles 83 à 86 de l'assurance vie et dans le paragraphe 1 de l'article 87 sont applicables aux assurances accidents (Article 100).

Les frais de soins de santé sont à la charge de l'assureur pourvu leur couverture ait été expressément établie dans la police et que ces soins soient effectués dans les conditions prévues dans le contrat. En tout état de cause, ces conditions ne sauraient exclure les soins nécessaires urgents (Article 103).

### 3.7.1.3 L'assurance responsabilité civile

L'assurance responsabilité civile oblige l'assureur, dans les limites fixées par la loi et dans le contrat, à couvrir le risque à la charge de l'assuré de l'obligation d'indemniser un tiers des dommages-intérêts causés par le fait prévu dans le contrat et dont l'assuré est civilement responsable, conforme au droit.

Sont admissibles, comme limites établies dans le contrat, les clauses limitatives des droits des assurés conformément à l'article 3 de la loi sur le contrat d'assurance circonscrivant la couverture de l'assureur aux hypothèses où la plainte de la personne lésée a eu lieu dans une période de temps non inférieure à un an depuis l'achèvement de la dernière reconduction du contrat ou, à défaut, de la durée du contrat. De même, sont admissibles, comme limites établies dans le contrat, les clauses limitatives ayant le même caractère conformément audit article 3, les clauses circonscrivant la couverture de l'assureur aux hypothèses où la plainte de la personne lésée a lieu dans la période de validité de la police, pourvu, dans ce cas-là, qu'une telle

couverture s'étende aux cas dans lesquels la naissance de l'obligation d'indemniser à la charge de l'assuré a eu lieu antérieurement, au moins un an avant à compter du début des effets du contrat et ce, même si ce contrat est renouvelé (Article 73).

Sauf convention contraire, l'assureur assume la direction juridique de la demande de la personne lésée et supporte les frais de défense encourus... Toutefois... lorsque la personne qui présente une demande est aussi assurée avec le même assureur ou s'il existe un éventuel conflit d'intérêt, elle doit informer immédiatement l'assureur de l'existence de ces circonstances, sans préjudice de procéder d'urgence aux diligences qui seraient nécessaires pour la défense. L'assuré peut choisir de maintenir la direction juridique avec l'assureur ou de confier sa défense à une autre personne. Dans ce cas-là, l'assureur est tenu d'acquitter les frais de cette direction juridique à hauteur de la limite convenue dans la police d'assurance. (Article 74).

La personne lésée ou ses héritiers sont en droit d'intenter des poursuites directement contre l'assureur pour lui exiger le respect de l'obligation d'indemniser, sans préjudice du droit de l'assureur de son recours contre l'assuré, en cas de faute intentionnelle de l'assuré du dommage ou du préjudice causé à un tiers... Nonobstant, l'assureur peut opposer la faute exclusive de la personne lésée et les exceptions personnelles qu'il aurait contre elle. Aux effets d'engagement direct de poursuites, l'assuré est tenu de manifester au tiers lésé ou à ses héritiers l'existence du contrat d'assurance et de son contenu. (Article 76).

#### *3.7.1.4 L'assurance protection juridique*

L'assurance protection juridique oblige l'assureur dans les limites fixées par la loi et dans le contrat, à prendre à sa charge les frais que l'assuré pourrait encourir en raison de son intervention dans une procédure administrative, judiciaires ou arbitrale, et à lui fournir des services d'assistance juridique, judiciaire et extrajudiciaire découlant de la couverture de l'assurance (Article 76a).

Le contrat... peut être inclus dans un chapitre séparé d'une police unique, dans lequel cas le contenu de la défense juridique garantie et la prime lui correspondant doivent être spécifiés. (Article 76 c).

L'assuré peut choisir librement le procureur et l'avocat devant le représenter et le défendre dans une classe quelconque de procédure... L'avocat et le procureur désignés par l'assuré ne sont en aucun cas soumis aux instructions de l'assureur. (Article 76 d).

### **3.7.2 Loi 38/2015 du 29 septembre relative au secteur ferroviaire**

La loi relative au secteur ferroviaire réglementant les exigences requises à une entreprise souhaitant obtenir une licence, dispose à l'article 53, intitulé Couverture de responsabilité civile, que le demandeur doit avoir garanti suffisamment ou s'engager à garantir, dès avant le début des activités et pendant celles-ci en vertu de la licence pour ce faire, la responsabilité civile à laquelle elle pourrait se voir engagée, en particulier, celle découlant de dommages causés aux voyageurs, au fret, aux bagages, au courrier et à des tiers. De même cette garantie doit couvrir la responsabilité découlant de dommages aux infrastructures ferroviaires.

### **3.7.3 Décret royal 2387/2004 du 30 décembre portant approbation du règlement du secteur ferroviaire. -**

L'article 61 de ce décret royal, établit les types d'activités dans les entreprises ferroviaires par catégories :

1.

- Par l'objet du service de transport fourni.
- Par la quantité de trafic annuel.

2.

- De traction exclusive.
- De transport ferroviaire de voyageurs.
- De transport ferroviaire de marchandises.

3.

- Niveau 1, si elles représentent moins d'un million d'unités de train-km par an.
- Niveau 2, si elles représentent un trafic entre un million et 10 millions d'unités de train-km par an.
- Niveau 3, si elles représentent plus de 10 millions d'unités de train-km par an.

Conformément à l'article 62 de cette disposition, pour la délivrance de la licence d'entreprise ferroviaire afin d'assurer les services prévus à l'article 61 de cette disposition, il faut, entre autres, attester : d'avoir pris les dispositions nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles qui lui seraient exigibles.

De même, l'article 63 établit les critères d'évaluation de la couverture de responsabilité civile et signale la nécessité de disposer d'une assurance ou d'une garantie commerciale couvrant les dommages aux voyageurs, à leurs bagages, au courrier ou au fret transporté, ainsi que les dommages aux infrastructures ferroviaires, aux trains et aux tiers -personnes ou biens-concernés.

Ci-après sont quantifiées les couvertures, étant entendu que l'entreprise dispose de suffisamment de couverture pour couvrir les dommages aux voyageurs et aux bagages ou au fret transporté, respectivement :

2.

- a. Si l'entreprise a souscrit une assurance de responsabilité civile ou a constitué une garantie commerciale couvrant à tout moment une responsabilité minimale par sinistre de 9 000 000 euros, 6 000 000 euros ou 3 000 000 euros, en fonction du niveau d'activité 3, 2 ou 1 de la licence, respectivement, tel que défini dans le paragraphe 3 de l'article 61; et si elle a souscrit une assurance ou a constitué une garantie commerciale couvrant la perte ou l'endommagement de bagages, limité à 14,50 € maximum par kilogramme brut manquant ou endommagé et à 600 € maximum par voyageur.
- b. Si l'entreprise s'engage à inclure dans les contrats de transport de marchandises qu'elle conclut, une clause de contre-prestation librement convenue entre les parties qui doit être respectée.

3.

On considère qu'une entreprise ferroviaire dispose de suffisamment de couverture pour couvrir les dommages aux infrastructures ferroviaires, aux trains et aux tiers si elle a souscrit une assurance ou a constitué un aval couvrant, à tout moment et par sinistre, les montants suivants :

- a. Pour dommages à l'infrastructure : 6 millions d'euros.  
Pour dommages aux trains : 18 millions d'euros.  
Pour dommages à des tiers (biens) : 1,5 millions d'euros.

- b. En cas de décès ou de blessures de tiers autres que des voyageurs d'autres entreprises ferroviaires : 900 000 euros.
- c. En cas de transport ferroviaire de marchandises dangereuses, les couvertures garanties pour dommages à des tiers (biens et personnes) doivent être le double de celles prévues dans les paragraphes 3.a) et b).

5.

Les entreprises ferroviaires visant à assurer des services en Espagne dont la licence a été délivrée dans un autre État membre de l'Union européenne exigeant un niveau de couverture de risques découlant de la responsabilité civile inférieur à celui réglementé dans les paragraphes 2 et 3, doivent attester qu'elles satisfont aux conditions de ces paragraphes, en complétant, le cas échéant, par une police d'assurance ou une garantie complémentaire, la couverture garantie.

6.

Sous réserve de cet article, conformément au décret royal 1575/1989, du 22 décembre, portant approbation du règlement en matière d'assurance obligatoire voyageurs, toute entreprise ferroviaire doit avoir souscrit dès le commencement de la prestation des services de transport, une assurance obligatoire.

Il convient aussi de souligner le contenu de quelques articles de ce règlement :

#### 3.7.3.1 Article 88. Responsabilité de l'entreprise ferroviaire

- 1. L'entreprise ferroviaire offrant des services de transport ferroviaire de voyageurs est tenue d'effectuer le transport souscrit dans le temps prévu.
- 2. Sauf en cas de force majeure, l'entreprise ferroviaire est responsable vis-à-vis du voyageur, selon les termes établis à l'article suivant, en cas :
  - a. d'annulation du voyage
  - b. d'interruption du voyage
  - c. de retard
  - d. de perte, de soustraction ou de détérioration des bagages pris en charge.

Aux fins de l'article suivant, on entend par annulation du voyage, l'impossibilité de le commencer dans les conditions figurant sur le titre de transport. De même, on entend par interruption l'arrêt du voyage au cours de celui-ci.

3. Les entreprises ferroviaires doivent porter à la connaissance de leurs clients l'existence de polices d'assurance ou les garanties qu'elles auraient souscrites pour garantir les éventuels dommages que pourraient subir les voyageurs.

#### 3.7.3.2 Article 89. Indemnisation des voyageurs

1. Les entreprises ferroviaires sont tenues d'indemniser le voyageur lorsqu'il se produit une quelconque circonstance parmi celles indiquées à l'article précédent.
2. L'entreprise ferroviaire est tenue d'indemniser le voyageur dans les termes suivants :
  - a. En cas d'annulation du voyage, le voyageur a droit à la restitution du prix payé pour le service. Si l'annulation se produit dans les quarante-huit heures avant l'horaire fixé pour le début du voyage, l'entreprise ferroviaire est tenue, au choix du voyageur, de lui fournir un transport dans un autre train ou un autre mode de transport, dans des conditions équivalentes à celles convenues, ou de lui rembourser le prix payé pour le service. Lorsque le voyageur est informé de l'annulation du voyage dans les quatre heures avant le départ, il a aussi droit à une indemnisation à la charge de l'entreprise ferroviaire équivalant au double du montant du titre de transport.
  - b. En cas d'interruption du voyage, l'entreprise ferroviaire est tenue de fournir au voyageur, dans les meilleurs délais, un transport dans un autre train ou un autre mode de transport, dans des conditions équivalentes à celles convenues. Par ailleurs, si le temps d'arrêt est supérieur à une heure, l'entreprise ferroviaire est tenue, le cas échéant, de couvrir les frais de subsistance et d'hébergement du voyageur pendant tout le temps que dure l'interruption.
  - c. En cas de retard à destination de plus d'une heure, le voyageur a droit à une compensation équivalant au cinquante pour cent du prix du titre de transport

utilisé. Si le retard est supérieur à une heure trente minutes, le montant de la compensation équivaut au prix total du titre de transport. La responsabilité de l'entreprise ferroviaire pour dommages, pertes ou détérioration des bagages qui auraient été facturés, est de quatorze euros cinquante centimes par kilogramme brut manquant ou endommagé jusqu'à un plafond de 600 euros par voyageur. Ce montant est actualisé tous les ans suivant l'indice des prix à la consommation (IPC).

3. Pour l'annulation ou l'interruption du service souscrit par des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans les cas prévus au deuxième paragraphe de la lettre a) ou de la lettre b) du paragraphe précédent, le mode de transport qui doit leur être offert doit remplir les mêmes conditions d'accessibilité que celles dont elles disposaient.
4. En tout état de cause, tout voyageur peut réclamer par voie judiciaire ou éventuellement par voie arbitraire, des dommages-intérêts pour couvrir les préjudices occasionnés en raison de l'annulation du voyage ou du retard à l'arrivée à la destination prévue.

#### **3.7.4 Décret royal 1575/1989 du 22 décembre portant approbation du règlement en matière d'assurance obligatoire voyageurs - AOV.-**

L'AOV a pour but d'indemniser les voyageurs ou ses ayants-droits en cas de dommages corporels dans un accident ayant eu lieu lors d'un voyage en transport public collectif de personnes, lorsque que les conditions de ce règlement sont réunies. (Art. 1).

L'AOV est obligatoire et protège tout voyageur utilisant des moyens de locomotion destinés au transport public collectif de personnes ; elle est compatible avec n'importe quelle assurance et ne libère pas les entreprises de transport, aux conducteurs ou aux tiers, de la responsabilité qui pourrait découler du transport. (Art. 2).

La couverture garantie par l'AOV comprend exclusivement les indemnités monétaires et les soins de santé établis dans cette disposition en cas de décès, d'invalidité permanente ou d'une incapacité temporaire du voyageur à la suite d'un accident qui s'est produit dans les circonstances prévues à l'article 1. (Art. 3).

Le champ d'application de l'AOV a trait aux utilisateurs de moyens de transports publics collectifs en Espagne, mais aussi aux voyages débutant sur ce territoire mais sans limite de destination. (Art. 4).

Les voyageurs couverts par l'AOV sont ceux ayant subi des dommages corporels comme conséquence directe d'une collision, d'un renversement, d'un heurt, d'une sortie de voie ou de chaussée, d'une rupture, d'une explosion, d'un incendie, d'une réaction, d'un coup extérieur et de toute autre avarie ou de toute anomalie concernant ou provenant du véhicule (Art. 7).

Parmi les moyens de transport inclus dans l'AOV se trouvent -b) ceux destinés aux transports de personnes par chemin de fer, considérés comme tels ceux dont les véhicules circulent sur une voie de roulement fixe les servant de portance et de guide, y compris lesdits « trains à crémaillère » l'ensemble voie-véhicule constituant une unité d'exploitation. Ne sont pas considérés comme des transports par chemin de fer, les wagonnets sans moteur, ni les machines isolées exclusivement dédiées à la réalisation de manœuvres dans l'enceinte des gares ou de leurs dépendances. (Art. 10).

Le règlement de l'AOV inclut en ANNEXE un barème des indemnisations, qui a varié dans le temps et qui a même été amélioré par les opérateurs dans leurs polices d'assurance.

L'arrêt 618/2010, rendu le 8 octobre 2010, a déclaré que l'AOV prévoit le droit des voyageurs à une indemnisation pour les dommages corporels subis lors d'un accident s'étant produit à l'occasion d'un voyage en moyen de transport, mais elle n'est pas conditionnée à l'absence de « faute ou de responsabilité » du conducteur. Elle dépend uniquement d'un justificatif de la condition de voyageur grâce au titre de voyage ; que les dommages corporels découlent de l'une des causes comme la collision, le renversement ou les sorties de voie ; et que l'on ne se trouve pas devant des cas d'exclusion prévus à l'article 9 du règlement, comme ceux où les assurés provoquant les accidents sont en état d'ivresse ou sous l'influence de drogues ou d'autres substances ou lorsqu'ils commettent des actes de malveillance.

Il est important d'ajouter que l'AOV assure non seulement les personnes voyageant en train mais que sa protection s'étend aux employés consacrés aux différentes tâches de fonctionnement du train, ainsi que le personnel des administrations publiques se trouvant dans le train et menant à bien leurs fonctions professionnelles pendant le voyage.

### **3.7.5 Décret royal 627/2014 du 18 juillet concernant l'assistance aux victimes d'accidents ferroviaires et à leurs familles**

Cette disposition juridique indique que pour faciliter l'orientation à l'intention des victimes et de leurs familles, la Direction générale des transports terrestres, via une brochure et avec la participation des entreprises ferroviaires, doit informer des droits des victimes, sur la responsabilité des compagnies en cas d'accident, sur les avances d'argent, sur les délais pour l'exercice des actions de responsabilité et sur d'autres obligations conformément à la réglementation en vigueur. (Art. 8).

L'article 15 de ce décret royal signale que les entreprises ferroviaires donnent des informations sur l'aide financière immédiate accordée aux victimes et à leurs familles, ainsi que sur leurs droits économiques en rapport avec l'accident, y compris le détail sur les assurances souscrites et les paiements anticipés en conformité avec le règlement (CE) 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

La deuxième disposition supplémentaire de ce décret royal sur les prestations de l'assurance obligatoire des voyageurs, signale qu'en cas d'accident au cours d'un service de transport ferroviaire de voyageurs relevant de l'État, les indemnités de l'assurance obligatoire voyageurs sont celles établies à l'ANNEXE de ce décret royal y compris un nouveau barème des indemnités de l'AOV.

## **3.8 Le cas de RENFE Operadora comme exemple**

### **3.8.1 AOV (Assurance obligatoire voyageurs)**

Actuellement, RENFE Viajeros S.A., RENFE Mercancías, S.A. et l'entreprise publique RENFE Operadora, ont souscrits, en tant que preneurs, une AOV, à travers laquelle toutes les personnes qui, au moment d'un accident, sont munies de leur titre de transport, payant ou gratuit, sont assurées.

Sont aussi couverts les voyageurs mineurs, selon les dispositions qui réglementent le transport ferroviaire, qui sont exonérés du paiement du billet, ainsi que le personnel dédié aux services nécessaires à l'utilisation ou au fonctionnement de véhicules et le personnel au service des administrations publiques se trouvant pendant le voyage dans l'exercice de leurs fonctions.

Par ailleurs, la définition d'assurés s'étend aux groupes suivants :

- Aux personnes appartenant ou non aux effectifs du Groupe RENFE qui réalisent une tâche ou une mission dans le train dans les mêmes situations que celles prévues par l'AOV et pendant tout le temps qu'elles doivent rester à l'intérieur du véhicule, en raison de leur tâche, avant ou après le voyage, ou bien à celles se trouvant dans les enceintes ou les installations des gares gérées par le Groupe RENFE.
- Aux personnes munies de leur laissez-passer devant ou pouvant voyager dans des trains de marchandises lorsque cela est reflété ou le prévoit la réglementation interne du Groupe RENFE.

En ce qui concerne le champ d'application temporel de l'AOV, il est établi que la couverture est destinée à tous les usagers du transport ferroviaire que le Groupe RENFE réalise, du moment qu'ils circulent sur le territoire national et que tous les voyages débutent sur ledit territoire, sans limitation de la destination.

En outre, le champ d'application territorial de la couverture est élargi :

- Étant applicable aussi aux accidents survenus en dehors du territoire espagnol, pourvu qu'ils se produisent sur le trajet de retour de trains internationaux, ou pendant tout le voyage lorsqu'il s'agit de trains exploités par le Groupe RENFE et qu'ils ne soient pas applicables à d'autres assurances ou couvertures similaires à celle de l'AOV. Lorsque la couverture délivrée par le Consortium de Compensation des Assurance n'est pas applicable auxdits trajets, les risques exceptionnels sont aussi exclus aux fins des couvertures ordinaires établies par le contrat.
- Les assurés ou les bénéficiaires ont droit à des indemnités monétaires, à la suite d'accidents couverts par l'AOV en cas de décès, d'incapacité permanente ou temporaire de l'assuré. Les indemnités sont versées conformément au barème des indemnisations approuvé par l'Administration pour l'AOV, au barème figurant dans la Deuxième disposition additionnelle du décret royal 627/2014 du 18 juillet concernant l'assistance aux victimes d'accidents ferroviaires et à leurs familles.

### **3.8.2 Assurance de responsabilité générale**

Actuellement, le Groupe RENFE, par le truchement du preneur RENFE Operadora, a assuré la responsabilité civile des entreprises suivantes :

RENFE Operadora, RENFE Viajeros, RENFE Mercancías, RENFE Fabricación y Mantenimiento, RENFE Alquiler de Material Ferroviario et toutes les filiales dans lesquelles l'une d'entre elles détient, directement ou indirectement 100% du capital social.

Le but de l'assurance est de garantir aux assurés le paiement des indemnisations dont elles pourraient être civilement ou patrimoniallement responsables conformément à la loi, pour dommages corporels ou matériels et pour les préjudices causés involontairement à des tiers et survenus pendant la durée du contrat, en accord avec les conditions définies et pour les faits découlant du risque couvert.

Parmi les couvertures se trouve la prestation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, tant au niveau national qu'au niveau international.

Le plafond des indemnisations pour toutes les couvertures par sinistre est de 90 000 000 euros avec une franchise par sinistre de 1 500 000 euros, sauf en ce qui concerne la responsabilité pour dommages patrimoniaux primaires, qui est de 1 000 000 d'euros. Aucune franchise n'est applicable pour les couvertures de responsabilité civile professionnelle, de responsabilité civile de machines et éléments mobiles non immatriculés et de responsabilité civile locative.

En ce qui concerne le champ d'application territorial et juridictionnel, il est prévu que la garantie s'étende et couvre les responsabilités découlant de dommages survenus dans le monde entier à l'exception des États-Unis d'Amérique.

Quant à la responsabilité civile entreprise, la délimitation temporelle correspond aux dommages se produisant pendant la durée de la police d'assurance ou au plus tard cinq ans après la fin du contrat et dont les conséquences sont réclamées à l'assuré et transmises directement par celui-ci à l'assureur.

### **3.8.3 Autres droits des voyageurs**

- a. Le Ministerio de Fomento (ministère de l'Équipement d'Espagne) a publié sur son site internet les droits des voyageurs ferroviaires dans l'Union européenne, en indiquant qu'ils découlent du règlement UE n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du

23 octobre 2007, qui est applicable depuis le 3 décembre 2009, dont il a été fait mention, et qui règlement les sujets comme :

- . Les retards et les annulations
  - . La perte ou l'endommagement des bagages facturés
  - . Les indemnisations
  - . Les blessures et le décès
  - . etc.
- b. De même la RENFE, en tant que Groupe, informe sur son site internet, les usagers de ses services sur leurs droits, y compris les conditions de l'AOV et de l'Assurance de responsabilité civile.

Dans le cas de RENFE Viajeros, S.A., mis à part qu'elle informe de la disposition d'une AOV et d'une Assurance de responsabilité civile, dans ce dernier cas en mentionnant une franchise de 1 500 000 euros, elle informe aussi de la disposition d'un aval bancaire octroyé pour couvrir les responsabilités précédentes inférieures à la franchise mentionnée plus haut, établies par une résolution judiciaire ou une décision arbitrale en ferme, dans l'hypothèse où RENFE Viajeros, S.A. ne paierait pas et ce, pour les concepts et les limites établies dans le règlement du secteur ferroviaire.

- c. Les articles 528 et 529 de la législation en matière de travail de la RENFE, prévoient les droits des travailleurs de disposer d'une assurance vie et accidents, ainsi que d'une couverture complémentaire à celle de l'AOV, dans la mesure où la législation applicable le permet, pour tous les agents assurant des services sur n'importe quel type de véhicule, tant sur le territoire national qu'à l'étranger ; y sont inclus les exceptions que l'AOV ne couvre pas, comme :
- Trains de marchandises.
  - Machines isolées.
  - Manœuvres.
  - Wagonnets d'électrification.
  - Etc.

Il est aussi prévu de conclure une couverture pour les occupants et le conducteur, ainsi qu'une couverture de responsabilité civile en cas d'accident, lorsque des agents dans le cadre de leur service utilisent des véhicules sur des routes, au service de l'entreprise.

- a. Sur le site internet de RENFE Viajeros, S.A. on informe des Conditions générales du contrat de transport de voyageurs en trains de banlieue, en trains de moyenne distance et en trains grande vitesse et longue distance.
- b. Sur le site internet de RENFE Mercancías, S.A. on informe des Conditions générales de RENFE Mercancías sur le trafic international ferroviaire pour son adaptation à la nouvelle COTIF (INSTRUMENT de ratification du Protocole de 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, signé à Vilna le 3 juin 1999.

Une information sur le régime du contrat de transport international (CIM) est aussi publiée.

### 3.9 Analyse du régime de l'assurance en France

#### 3.9.1 Code des transports français et normes européennes.-

Les articles L 2151-1 et L2151-3 du code des transports réglementent les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

L'article L 2151-1 indique que le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires s'applique aux voyages et aux services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit obtenir une licence conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire européen unique.

L'article L 2151-3, énonce l'application d'un régime de sanctions à ce sujet.

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, dont il est fait mention à l'article 22, réglementant les conditions relatives à la couverture de la responsabilité civile, établit que « Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment en ce qui

concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers. Nonobstant cette obligation, peuvent être pris en compte les spécificités et le profil de risque des différents types de services, notamment des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle. »

L'article 24 de cette directive indique que l'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre, et notamment de celles de l'article 18, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

L'article 18 de cette même directive indique qu'une entreprise qui demande une licence doit être en mesure de démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 19 à 22.

Dans le renvoi qui est fait à l'article L 2151-1 du règlement (CE), n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, il faut aussi souligner qu'au Chapitre III sur la Responsabilité des entreprises ferroviaires relatives aux voyageurs et à leurs bagages, à l'article 11 il est dit que « Sous réserve des dispositions du présent chapitre, et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I. » (mentionnés auparavant).

L'article 12 du règlement relatif à l'assurance indique que « L'obligation exposée à l'article 9 de la directive 95/18/CE s'entend, dans la mesure où elle concerne la responsabilité relative aux voyageurs, comme imposant à une entreprise ferroviaire d'être assurée de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui lui incombent en vertu du présent règlement. »

### **3.9.2 Autres aspects de l'assurance, code des assurances (France)**

En général, les opérations d'assurance qui se déroulent en France sont soumises à la fiscalité française et aux dispositions législatives et réglementaires applicables, en particulier en vertu du Livre Ier (Le contrat), du Livre II (Assurances obligatoires) et du Livre V (Intermédiaires d'assurance) du code des assurances.

En termes de fiscalité, les entreprises d'assurance doivent être identifiées, doivent déclarer et payer directement les taxes applicables aux contrats d'assurance conclus en France. Pour ce faire, elles doivent s'inscrire auprès du Service des impôts des entreprises étrangères de la Direction des résidents à l'étranger et des services généraux.

Quant aux assurances obligatoires, le Livre II du code des assurances réglemente : l'assurance des véhicules terrestres à moteur, de leurs remorques et semi-remorques, l'assurance des véhicules en circulation internationale et de certains autres véhicules, l'assurance des engins de remontée mécanique, l'assurance des travaux de construction et l'assurance de responsabilité civile médicale.

En ce qui concerne l'intermédiation en assurance, la législation française prévoit la figure de l'agent, du courtier et du mandataire immatriculés à l'ORIAS (Registre unique des intermédiaires en assurance).

En France, la disposition légale la plus significative en la matière est donc le code des assurances dont nous pouvons souligner les libellés suivants :

**Article L 111-6.** Sont regardés comme grands risques, entre autres, 1°, a) Les corps des véhicules ferroviaires... Ainsi que la responsabilité civile afférente auxdits véhicules.

**Article L 112-1.** L'assurance peut être contractée en vertu d'un mandat général ou spécial, comme c'est le cas de l'AOV et de la responsabilité civile afin d'obtenir la licence d'opérateur.

**Article L 112-3.** Le contrat d'assurance et les informations transmises par l'assureur au souscripteur mentionnées dans le présent code, sont rédigés par écrit en français, en caractères apparents. Le choix d'une autre langue que le français est effectué d'un commun accord entre les parties et, sauf lorsque le contrat couvre les grands risques définis à l'article L 111-6 (mentionné auparavant), à la demande écrite du seul souscripteur. Toute addition ou modification au contrat d'assurance primitif doit être constatée par un avenant signé des parties.

**Article L 112-4.** La police d'assurance est datée du jour où elle est établie. Elle indique :

- les noms et domiciles des parties contractantes ;
- la chose ou la personne assurée ;
- la nature des risques garantis ;
- le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée de cette garantie ;
- le montant de cette garantie ;
- la prime ou la cotisation de l'assurance.

La police indique en outre :

- la loi applicable au contrat lorsque ce n'est pas la loi française ;
- l'adresse du siège social de l'assureur et, le cas échéant, de la succursale qui accorde la couverture ;
- le nom et l'adresse des autorités chargées du contrôle de l'entreprise d'assurance qui accorde la couverture.

Les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents.

**Article L 181-1.** Lorsque le risque est situé (au sens de l'article L 310-4) sur le territoire de la République française et que le souscripteur y a sa résidence principale ou son siège de direction, la loi applicable est la loi française, à l'exclusion de toute autre.

Lorsque le souscripteur n'y a pas sa résidence principale ou son siège de direction, les parties au contrat d'assurance peuvent choisir d'appliquer soit la loi française, soit la loi du pays où le souscripteur a sa résidence principale ou son siège de direction.

Lorsque le souscripteur a sa résidence principale ou son siège de direction sur le territoire de la République française et que le risque n'y est pas situé, les parties au contrat d'assurance peuvent choisir d'appliquer soit la loi française, soit la loi du pays où le risque est situé.

Lorsque le souscripteur exerce une activité commerciale, industrielle ou libérale et que le contrat couvre deux ou plusieurs risques relatifs à ces activités situés sur le territoire de la République française et dans un ou plusieurs autres Etats membres de l'Espace économique

européen, les parties au contrat peuvent choisir la loi d'un des Etats où ces risques sont situés ou celle du pays où le souscripteur a sa résidence principale ou son siège de direction.

Pour les grands risques tels qu'ils sont définis à l'article L 111-6, les parties ont le libre choix de la loi applicable au contrat.

**Article L111-6-**

Sont regardés comme grands risques :

1° Ceux qui relèvent des catégories suivantes :

a. Les corps de véhicules ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres et fluviaux ainsi que la responsabilité civile afférente auxdits véhicules ;

b. Les marchandises transportées ;

c. Le crédit et la caution, lorsque le souscripteur exerce à titre professionnel une activité industrielle, commerciale ou libérale, à condition que le risque se rapporte à cette activité.

2° Ceux qui concernent l'incendie et les éléments naturels, les autres dommages aux biens, la responsabilité civile générale, les pertes pécuniaires diverses, les corps de véhicules terrestres à moteur ainsi que la responsabilité civile, y compris celle du transporteur, afférente à ces véhicules, lorsque le souscripteur exerce une activité dont l'importance dépasse certains seuils définis par décret en Conseil d'Etat.

**Article L 181-2.** Lorsque les parties ont à exercer le choix de la loi applicable dans l'un des cas visés par l'article L 181-1, ce choix doit être exprès ou résulter de façon certaine des clauses du contrat ou des circonstances de la cause.

**Article L 181 - 3.** Les articles L 181-1 et L 181-2 ne peuvent faire obstacle aux dispositions d'ordre public de la loi française applicables quelle que soit la loi régissant le contrat.

**Article L 182 - 1.** Les contrats destinés à satisfaire à une obligation d'assurance imposée par une loi française sont régis par le droit français.

**Article L 183-1.** Lorsque l'engagement est pris, au sens de l'article L 310-5 sur le territoire de la République française, la loi applicable au contrat est la loi française, à l'exclusion de toute autre.

Toutefois, si le souscripteur est une personne physique et est ressortissant d'un autre Etat membre de l'Espace économique européen, les parties au contrat d'assurance peuvent choisir d'appliquer soit la loi française soit la loi de l'Etat dont le souscripteur est ressortissant.

**Article L 211-1.** Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule terrestre à moteur, ses remorques ou semi-remorques, est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier paragraphe du présent article doivent également couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance. Toutefois, en cas de vol d'un véhicule, ces contrats ne couvrent pas la réparation des dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol.

**Article L 211-4.** L'assurance prévue à l'article L 211-1 (précédent) doit comporter une garantie de la responsabilité civile s'étendant à l'ensemble des territoires des Etats membres de la Communauté européenne ainsi qu'aux territoires de tout Etat tiers pour lequel les bureaux nationaux de tous les Etats membres de la Communauté européenne se portent individuellement garants du règlement des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel dans cet Etat tiers. Cette garantie, lorsqu'elle est appelée à jouer hors du territoire français, est accordée par l'assureur dans les limites et conditions prévues par la législation nationale de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre ou par celle de l'Etat où le véhicule a son stationnement habituel lorsque la couverture d'assurance y est plus favorable.

Cette assurance doit également comporter une garantie de la responsabilité civile en cas de sinistre survenant au cours du trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas, pour le territoire parcouru, de bureau national d'assurance.

Dans ce cas, l'assureur n'est tenu de couvrir que les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats mentionnés au premier paragraphe du présent article, dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat où le véhicule qui a causé l'accident a son stationnement habituel.

L'État où le véhicule a son stationnement habituel peut être l'État d'immatriculation du véhicule ou bien, lorsqu'il n'est pas soumis à l'obligation d'immatriculation, l'État sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui en a la garde.

**Article L 211-5-** Le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L 211-1 fixe les conditions d'application... et notamment l'étendue de la garantie que doit comporter le contrat d'assurance, les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs prévus pour l'exercice du contrôle, ainsi que les obligations imparties aux utilisateurs de véhicules en circulation internationale munis d'une lettre de nationalité autre que la lettre française. (Assurances obligatoires).

**Article L 211-9-** Quelle que soit la nature du dommage, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été entièrement quantifié, l'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait d'un véhicule terrestre à moteur est tenu de présenter à la victime une offre d'indemnité motivée dans le délai de trois mois à compter de la demande d'indemnisation qui lui est présentée. Lorsque la responsabilité est rejetée ou n'est pas clairement établie, ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié, l'assureur doit, dans le même délai, donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande.

**Article L 310-1.** Le contrôle de l'Etat s'exerce dans l'intérêt des assurés, souscripteurs et bénéficiaires de contrats d'assurance et de capitalisation. Sont soumises à ce contrôle :

2° les entreprises qui sous forme d'assurance directe couvrent les risques de dommages corporels liés aux accidents et à la maladie.

**Article L 310-2.**

... Les opérations d'assurance directe définies à l'article L 310-1 ne peuvent être pratiquées sur le territoire de la République française que :

1° par les entreprises ayant leur siège social en France, à partir de leur siège ou de leurs succursales régulièrement établies dans un Etat membre de l'Union européenne, lorsqu'elles sont agréées...

2° par les entreprises étrangères ayant leur siège social dans un Etat membre de l'Union européenne, à partir de leur siège ou de leurs succursales régulièrement établies dans un Etat membre des Communautés européennes...

3° par les entreprises étrangères mentionnées à l'article L 310-10-1 (ayant leur siège dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen non membres de l'Union européenne, ayant leur siège social dans la Confédération helvétique...).

4° par les entreprises étrangères autres que celles mentionnées aux 2° et 3° ci-dessus, à partir de leurs succursales régulièrement établies en France...

5° par les entreprises mentionnées aux 1° et 2°, à partir de leurs succursales régulièrement établies dans un État partie à l'accord de l'Espace économique européen non membres de l'Union européenne...

Sont nuls les contrats souscrits en infraction au présent article. Toutefois, cette nullité n'est pas opposable, lorsqu'ils sont de bonne foi, aux assurés, aux souscripteurs et aux bénéficiaires.

**Article L 310-2-1.** Pour l'application du présent code, les Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen non membres de l'Union européenne sont assimilés, sous réserve de réciprocité, aux Etats membres de l'Union européenne, sauf pour l'application de l'article L 321-2.

**Article L 310-4.**

Pour les opérations mentionnées aux 2° et 3° de l'article L 310-1, est regardé comme Etat de situation de risque :

...

2°L'Etat d'immatriculation, lorsque l'assurance est relative à des véhicules de toute nature.

...

4° Dans tous les autres cas... l'Etat dans lequel le souscripteur a sa résidence principale ou, si le souscripteur est une personne morale, l'Etat où est situé l'établissement de cette personne morale auquel le contrat se rapporte.

**Article L 310-10.** Il est interdit de souscrire une assurance directe d'un risque concernant une personne, un bien ou une responsabilité, situé sur le territoire de la République française auprès d'entreprises étrangères autres que celles visées à l'article L. 310-2 (mentionné auparavant).

### **3.9.3 Concernant le fonds de garantie (à l'exclusion des trains)**

**Art. L 421-1.** Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages indemnise, lorsque le responsable des dommages est inconnu ou n'est pas assuré, sauf par l'effet d'une dérogation légale à l'obligation d'assurance, ou, dans les situations non couvertes par les dispositions de la section 6 du présent chapitre, lorsque l'assureur du responsable est totalement ou partiellement insolvable, les victimes de dommages résultant d'atteinte à la personne, nés d'un accident survenu en France métropolitaine et dans les territoires d'Outre-Mer dans lequel est impliqué

un véhicule terrestre à moteur en circulation, ses remorques ou semi-remorques, à l'exclusion des trains et des tramways circulant sur les voies ferrées qui leurs sont propres...

#### **3.9.4 Garantie financière**

**Article L 530-1.** Tout courtier ou société de courtage qui, même à titre occasionnel, se voit confier des fonds en vue d'être versés à des entreprises mentionnée à l'article L 310-1 ou à des assurés est tenu à tout moment de justifier d'une garantie financière spécialement affectée au remboursement de ces fonds aux assurés.

Cette garantie ne peut résulter que d'un engagement de caution pris par un établissement de crédit habilité à cet effet ou une entreprise d'assurance régie par le code des assurances.

#### **3.9.5 La responsabilité civile**

Dans l'ordre juridique espagnol, la responsabilité civile découle, entre autres dispositions, de l'article 1092 du Code civil.

Dans l'ordre juridique français, la responsabilité civile est basée sur l'article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

Ainsi donc, la responsabilité civile vise à la réparation du dommage causé à un tiers. Pour obtenir réparation, la victime doit prouver :

- une faute (ou contingence);
- un dommage (ou préjudice);
- un lien de causalité entre la faute et le dommage.

Nonobstant, une personne peut se soustraire à ses responsabilités s'il est prouvé que le dommage est dû à un cas de force majeure ou de la faute de la victime ou de la faute d'un tiers.

### **3.10 Proposition à prendre en compte pour la souscription de polices d'assurance**

#### **3.10.1 Assurance dommages corporels voyageurs. -**

Pour le transport par chemin de fer du domaine transfrontalier et donc du domaine international, il est nécessaire de disposer d'une assurance voyageurs, afin d'indemniser les

voyageurs et leurs ayants-droits en cas de dommages corporels, en cas d'accidents survenus lors d'un voyage par ce moyen de transport.

Dans le cadre territorial de l'assurance, elle est aussi applicable à tous les usagers du transport ferroviaire assuré par l'opérateur, du moment qu'ils circulent sur le territoire national et que tous les voyages débutent sur ledit territoire, mais sans limitation de la destination.

Cette couverture doit s'ajouter et donc s'étendre au territoire français et espagnol dans chaque cas. En conséquence, les couvertures de l'assurance sont aussi applicables aux accidents survenus hors du territoire espagnol (et français, le cas échéant), pourvu qu'ils se produisent sur le trajet de retour de trains internationaux, ou pendant tout le voyage lorsqu'il s'agit de trains exploités par l'opérateur et qu'ils ne soient pas applicables à d'autres assurances ou couvertures similaires. (En Espagne, l'assurance de l'AOV est compatible avec l'assurance de responsabilité civile).

Le traitement du Consortium de Compensation des Assurances doit aussi être pris en compte sur chaque territoire.

Les couvertures qu'il convient d'envisager correspondent au barème suivant :

### **3.10.2 Barème des indemnisations de l'assurance obligatoire voyageurs**

Les indemnisations que peuvent percevoir les assurés ou les bénéficiaires de l'assurance obligatoire voyageurs, sont estimées et sont allouées de la façon suivante :

1. Décès. - Le montant de l'indemnisation en cas de décès est de 36 060,73 euros.
2. Blessures corporelles. - Elles sont classées selon les catégories suivantes :

#### *3.10.2.1 Première catégorie*

- Tétraplégie spastique
- Syndrome cérébelleux bilatéral
- Insuffisance cardio-respiratoire avec cardiomégalie, type IV
- Anus contre nature de l'intestin grêle
- Amputation d'un membre supérieur et d'un membre inférieur homolatéral ou hétérolatéral
- Perte totale de la vision ou réduction de l'acuité visuelle bilatérale inférieure à 1/20.

- Syndrome démentiel permanent.

Indemnisation : 42 070,85 euros.

#### 3.10.2.2 Deuxième catégorie

- Epilepsie avec crises subintrantes.
- Hémiplégie totale.
- Lésions du système nerveux central causant une importante affectation psychique, motrice ou sensorielle, avec une évolution chronique et un pronostic grave.
- Paralyse des nerfs crâniens affectant le globe oculaire et diminution bilatérale inférieure à 1/30.
- Amputation des deux membres supérieurs ou inférieurs à n'importe quel niveau.
- Grands brûlés du deuxième et troisième degré touchant des organes profonds.
- Fracture pelvienne avec paralysie et altération du système urinaire permanente.
- Amputation inter-scapulo-thoracique.
- Hypoacousie bilatérale globale de 80 à 100 pour 100.
- Paraplégie des membres inférieurs. Tétraplégie.
- Perte du maxillaire avec communication bucco-nasale.

Indemnisation : 30 050,61 euros.

#### 3.10.2.3 Troisième catégorie

- Foyer épileptique à l'origine d'un traumatisme et évolution progressive.
- Diminution de l'acuité visuelle bilatérale inférieure à 1/40.
- Amputation totale de la langue.
- Perte totale du maxillaire inférieur.
- Infarctus du myocarde et angor incapacitante.
- Néphrectomie bilatérale.
- Perte totale du pénis.
- Déstructuration périanale et destruction du sphincter périanale et sténose urétrale.

- Atrophie totale d'un membre supérieur et impotence fonctionnelle absolue.
- Perte totale de la main due à la désarticulation du poignet ou amputation du tiers distal de l'avant-bras.
- Amputation d'un membre inférieur au niveau subtrochantérique ou au-dessus de l'articulation tibio-tarsienne.
- Pseudarthrose de la hanche
- Fracture de la voûte crânienne et du rachis, avec affection médullaire importante.

Indemnisation : 27 045,54 euros.

#### 3.10.2.4 Quatrième catégorie

- Syndrome psychotique exogène avec une évolution chronique.
- Paralyse du nerf hypoglosse bilatérale.
- Perte totale de la vision monoculaire et réduction de 50 pour 100 de l'autre œil.
- Scotome central bilatéral.
- Perte du nez et sténose des narines.
- Hypoacousie globale bilatérale de 50 al 70 pour 100.
- Paralyse linguale avec troubles de phonation et de mastication.
- Lésion cicatricielle de l'œsophage avec gastrostomie.
- Brûlures étendues de premier et de deuxième degré touchant une surface corporelle supérieure à 30 pour 100
- Perte de l'utérus et/ou annexes.
- Fistule recto-vésicale.
- Polynévrite périphérique d'origine traumatique accompagnée de troubles vasomoteurs, trophiques et réflexes.
- Lésions traumatiques touchant le plexus du système nerveux périphérique et affection vasculaire concomitante.

Indemnisation : 24 040,48 euros.

### 3.10.2.5 Cinquième catégorie

- Foyer épileptique d'origine traumatique et électroencéphalogramme normalisé.
- Paralyse faciale.
- Perte de substance de la voûte palatine et du voile du palais.
- Pseudarthrose du maxillaire supérieur avec mobilité restreinte et perte de la capacité de mastication.
- Anus contre nature du gros intestin.
- Prolapsus de l'utérus irréductible.
- Atrophie testiculaire et dysfonction glandulaire.
- Perte des deux seins.
- Pyélonéphrite bilatérale
- Néphrectomie unilatérale.
- Amputation des deux pouces.
- Perte totale de la main due à une désarticulation du métacarpien.
- Pseudarthrose tibio- péronière.
- Ankylose rotulienne bilatérale.
- Paralyse totale et permanente d'un membre inférieur.

Indemnisation : 21 035,42 euros.

### 3.10.2.6 Sixième catégorie

- Paralyse de la voûte palatine avec troubles de phonation.
- Pseudarthrose totale du corps mandibulaire avec possibilité de mastication.
- Perte totale de la vision d'un œil et de 25 pour 100 de l'autre œil.
- Aphasie totale. Aphakie bilatérale.
- Sténose du larynx avec canule trachéenne. Trachéotomie permanente
- Ostéomyélite vertébrale chronique, avec affection médullaire.
- Lésion trachéenne accompagnée de sténose et de signes associés permanents.
- Amputation de quatre doigts à l'extrémité supérieure et pouce mobile.
- Ankylose humérus-cubitus. Cubitale - totale.

- Paralyse radriculaire supérieure (S. Duchenne-Erb).
- Amputation du pouce et de l'index et des métacarpiens correspondants.
- Perte totale de la main par amputation au niveau inter-carpien ou désarticulation des cinq métacarpiens.
- Ankylose du poignet en flexion, en supination et en pronation complète.
- Atrophie totale du membre supérieur avec impotence absolue.
- Monoplégie d'un membre inférieur.
- Fistule urétrale ou cystite chronique avec sonde permanente.
- Incapacité fonctionnelle cardiaque sévère.
- Fistule des voies biliaires.
- Stase veineuse bilatérale accompagnée de troubles trophiques importants.
- Polynévrite périphérique d'origine traumatique accompagnée de troubles vasomoteurs, trophiques et réflexes.

Indemnisation : 18 030,36 euros.

#### 3.10.2.7 Septième catégorie

- Paralyse totale de la musculature oculaire.
- Lagophthalmie accompagnée de paralysie faciale des deux yeux.
- Cataracte traumatique bilatérale.
- Sténose cicatricielle du larynx accompagnée de troubles associés : dyspnée et dysphonie permanente.
- Ankylose de l'épaule avec fixation de l'omoplate.
- Paralyse radriculaire inférieure (S. de Klumpke).
- Amputation de trois doigts et des métacarpiens correspondants.
- Paralyse du nerf radial par lésion supérieure à la branche du triceps.
- Amputation medio tarsienne et subastragaliennne.
- Pyélonéphrite unilatérale.
- Altération broncho-pulmonaire avec trouble ventilatoire de 30 à 50 pour 100. En condition de repos.

- Syndrome post-gastrectomie d'origine traumatique.
- Perte du contrôle du sphincter anal accompagné de prolapsus.

Indemnisation : 15 025,30 euros.

### 3.10.2.8 Huitième catégorie

- Fracture de la voûte crânienne avec cranioplastie.
- Foyer épileptique résiduel d'origine traumatique.
- Syndrome cérébelleux unilatéral, avec peu de trouble fonctionnel.
- Ptôse palpébrale totale et bilatérale.
- Fistule bilatérale accompagnée de lésions osseuses des voies lacrymales.
- Sinusite traumatique bilatérale avec une évolution chronique.
- Hypoacousie globale de 30 à 50 pour 100.
- Fracture vertébrale accompagnée de cyphoscolioses permanentes supérieures à 30 degrés.
- Fracture pelvienne avec complication urinaire permanente.
- Ablation ou pseudarthrose rotulienne.
- Raccourcissement d'un membre inférieur de plus de six centimètres, avec atrophie et raideur articulaire.
- Instabilité du genou due à une lésion tendineuse ou ligamentaire, avec déambulation assistée permanente.
- Paralysie combinée du nerf sciatique poplité interne et externe.
- Névrite d'un membre inférieur d'origine traumatique avec troubles réflexes objectivables cliniquement et neurologiquement.
- Hernie diaphragmatique d'origine traumatique.
- Perte d'une glande mammaire.
- Troubles endocriniens avec dérèglement sévère du métabolisme, d'origine traumatique.
- Insuffisance vasculaire périphérique avec claudication intermittente en moins de cinquante mètres.
- Œdème veineux d'origine traumatique accompagné d'ulcération et de cyanose distale.

Indemnisation : 12 020,24 euros.

#### 3.10.2.9 Neuvième catégorie

- Scotome central unilatéral. Cataracte traumatique unilatérale.
- Diminution du champ visuel à moins de 30 degrés.
- Perte totale de l'arcade dentaire supérieure ou inférieure et des alvéoles correspondants.
- Moignon nasal cicatriciel avec sténose.
- Dysphonie permanente avec sténose cicatricielle du larynx.
- Sténose œsophagique accompagnée de troubles de la fonction motrice.
- Altération bronchique avec insuffisance ventilatoire supérieure à 30 pour 100.
- Sténose du pylore. Fistule de l'intestin grêle.
- Spondylose traumatique par action directe de l'accident.
- Impotence absolue des mouvements de préhension.
- Amputation d'un pouce.
- Ankylose du poignet avec raideur des doigts.
- Pseudarthrose au niveau proximal-médial d'une extrémité supérieure.
- Paralysie associée du nerf médian et cubital.
- Atrophie totale de la musculature d'un membre inférieur.
- Pseudarthrose rotulienne.

Indemnisation : 9 015,18 euros.

#### 3.10.2.10 Dixième catégorie

- État vertigineux résiduel d'origine labyrinthique.
- Épiphora bilatéral.
- Hypoacousie globale non inférieure à 30 pour 100.
- Aphakie unilatérale.
- Ptôse unilatérale complète.

- Cicatrice de la paroi abdominale, avec éventration.
- Splénectomie. Fistule stercoraire.
- Cicatrices chéloïdes supérieures à 10 centimètres carrés avec affection esthétique marquée.
- Fracture du sternum ou de multiples côtes, avec consolidation vicieuse et troubles neurologiques.
- Rétraction ischémique de Wolkman.
- Maladie de Dupuytren.
- Ankylose complète du coude, avec conservation des mouvements de torsion.
- Paralysie du nerf crural. Parésie permanente du nerf sciatique.
- Désarticulation tibio- tarsienne.
- Atrophie du tendon d'Achille.
- Déformation du scaphoïde traumatique. Pied bot.
- Limitation des mouvements de la hanche par dysmétrie ou lésion traumatique du membre collatéral.

Indemnisation : 6 010,12 euros.

#### *3.10.2.11 Onzième catégorie*

- Perte de substance osseuse de la voûte crânienne, à fond fibreux.
- Equivalents épileptiques d'origine traumatique et de nature focale.
- Paralysie du nerf glossopharyngien.
- Paralysie unilatérale du nerf hypoglosse.
- Ophtalmoplégie interne unilatérale.
- Paralysie musculaire périorbitaire.
- Luxation irréductible du pubis.
- Amputation des trois phalanges de l'index.
- Ankylose en supination de l'avant-bras.
- Limitation des mouvements de l'articulation de l'épaule et atrophie marquée.
- Paralysie du nerf cubital.

- Amputation de trois métatarsiens.
- Limitation à 30 degrés de l'articulation tibio- tarsienne.
- Atrophie totale de la musculature antérieure du membre inférieur
- Prolapsus de la paroi vaginale d'origine traumatique.

Indemnisation : 4 507,59 euros.

#### 3.10.2.12 Douzième catégorie

- Syndrome subjectif par traumatisme crânien avec troubles du caractère psycho-social.
- Luxation temporo-maxillaire récidivante irréductible.
- Réduction du champ de vision unilatéral inférieure à 15 degrés.
- Paralyse musculaire périorbitaire, à caractère torpide.
- Paralyse de la cinquième paire.
- Épiphora unilatéral.
- Fracture vertébrale avec exostose, douleur et limitation des mouvements
- Raideur métacarpo-phalangienne du pouce.
- Luxation récidivante de l'articulation scapulo-humérale.
- Amputation des deux phalanges du premier doigt du membre inférieur.
- Hydarthrose chronique rotulienne.
- Hernie traumatique du hiatus œsophagien.
- Hernie bilatérale à la suite d'efforts.
- Sténose urétrale accompagnée d'un trouble fonctionnel.
- Cicatrice hypertrophique ou chéloïde de plus de 5 centimètres carrés ou de 12 centimètres de trajectoire linéaire.

Indemnisation : 3 606,07 euros.

#### 3.10.2.13 Treizième catégorie

- Paralyse de la branche mandibulaire du nerf facial.
- Perte complète de l'arcade dentaire, avec prothèse tolérée.

- Ptôse unilatérale incomplète.
- Arthrose lumbo-sacro-iliaque, d'origine traumatique.
- Raideur métacarpienne et interphalangienne, à l'exception du pouce.
- Amputation de phalanges distales, au troisième, au quatrième ou au cinquième doigt.
- Limitation des mouvements de flexion de l'avant-bras et du poignet, supérieurs à 20 pour 100 du parcours articulaire.
- Cors fibreux de l'olécrane.
- Luxation invétérée du coude.
- Atrophie musculaire d'un membre supérieur.
- Ankylose des doigts du pied en position forcée pour cause traumatique.
- Amputation de la phalange terminale du premier doigt d'un membre inférieur.
- Amputation de phalanges distales des autres doigts du membre inférieur.
- Pied plat traumatique. Tarsalgie chronique par exostose calcaire.
- Hernie inguinale unilatérale, par action directe du traumatisme.

Indemnisation : 2 704,55 euros.

#### 3.10.2.14 Quatorzième catégorie.

- Fractures déplacées ou comminutives, non épiphysaires :
  - de l'humérus.
  - du cubitus et du radius.
  - du fémur.
  - du tibia et du péroné.
  - du moyen carpe/tarse.
- Fracture, avec luxation concomitante :
  - de l'articulation huméro-cubitale.
  - de l'articulation rotulienne.
  - de l'articulation tibio- tarsienne.
- Perte de plus de huit dents.
- Hernie discale d'origine traumatique.

- Fracture de la pyramide nasale, avec affectation des cloisons nasales et troubles respiratoires.
- Cicatrice rétractile, hypertrophique, ou chéloïde douloureuse ou inesthétique non supérieure à 5 centimètres carrés ou à 12 centimètres de trajectoire linéaire.
- Fracture des arcs costaux avec déviation gauche chondro- sternale et exostose.
- Troubles trophiques d'organes ou annexes à caractère torpide.
- Processus thrombophlébiques avec une évolution chronique par action directe traumatique. Lésion méniscale chronique.

Indemnisation : 1 202,02 euros.

### **3.10.3 Normes complémentaires**

1. Les lésions corporelles entraînant un préjudice permanent, non reprises explicitement dans le présent barème des indemnisations, sont qualifiées aux fins de leur comparaison avec celui-ci dans certaines catégories, en fonction du déficit physiologique survenant à la suite de l'accident, conformément au critère du rapport d'expertise du médecin praticien.

2. Lorsque, en conséquence de l'accident, il se produit un accouchement prématuré ou la mort du fœtus, une indemnisation égale à celle indiquée à la treizième catégorie est octroyée. La même indemnisation est octroyée en cas de naissance prématurée, afin de couvrir les frais liés au nouveau-né.

En cas d'avortement, l'indemnisation est égale à la moitié de celle indiquée au paragraphe précédent.

Si à la suite de l'accouchement ou de l'avortement, la mère meurt, on considère en tout état de cause, que le décès est la conséquence de cet accident, mais il ne donne pas droit à l'indemnisation mentionnée aux deux paragraphes précédents.

3. Lorsque l'accidenté souffre des dommages corporels qui peuvent être inclus dans diverses catégories, ceux-ci sont qualifiés dans la catégorie correspondant à la lésion la plus grave.

4. Si la mort se produit dans les dix-huit mois et en conséquence du même fait qui a déterminé la lésion corporelle, un complément d'indemnisation est octroyé.
5. De même, sont compatibles les indemnisations résultantes de diverses catégories, dans la mesure où elles ne dépassent pas le plafond fixé pour la première indemnisation.

### **3.10.4 Assurance de responsabilité civile**

L'assurance de responsabilité civile doit répondre aux dommages causés aux voyageurs, aux bagages, au courrier ou au fret transporté, aux infrastructures ferroviaires, aux trains et aux tiers, personnes ou biens, selon les termes, l'étendue et le montant déterminé (qui doit être suffisant en vertu de la qualification de grand risque dont il s'agit).

Lorsque l'opérateur utilise une franchise, il doit compter sur un système d'aval bancaire pour couvrir les responsabilités au-dessous de celle-ci.

En définitive, le but de l'assurance est de garantir aux assurés le paiement des indemnisations dont il pourrait être civilement ou patrimonialement responsable conformément à la loi, pour dommages corporels ou matériels et pour les préjudices causés involontairement à des tiers et s'étant produit pendant la durée du contrat, en accord avec les conditions définies et pour les faits découlant du risque couvert.

En ce qui concerne la couverture territoriale de l'assurance, l'activité de l'opérateur doit comprendre :

- La prestation des services de transport de voyageurs par chemin de fer, tant au niveau national qu'au niveau international, l'intermédiation de la prestation de tout service touristique, organisation, offre et/ou commercialisation de voyages combinés ou de produits touristiques, ainsi que la prestation d'autres services ou d'activités complémentaires ou liées au transport ferroviaire, résultant de l'utilisation de son propre matériel roulant ferroviaire ou de matériel loué sur les réseaux ferroviaires de tiers ou éventuellement par route. Gestion et exploitation de gares, travail dans les centres de production, vente, bureaux, ateliers, gares, entrepôts, installations et moyens de production, ainsi que ceux survenus pendant l'exécution de tâches en dehors de l'enceinte de l'entreprise.

- La prestation de services de transport de marchandises par chemin de fer.
- La prestation de services de construction, maintenance et transformation de matériel roulant et d'autres services ou activités complémentaires ou y relatifs.
- La prestation des services ferroviaires de vente, location et/ou toute autre forme de mise à disposition du matériel roulant dont il est titulaire, ainsi que de ses installations, de la gestion et de l'exploitation du matériel roulant de tiers, ainsi que la prestation d'autres services ou activités complémentaires ou y relatifs.
- Le travail dans les centres de production, vente, bureaux, ateliers, gares, entrepôts, installations et moyens de production, ainsi que ceux survenus pendant l'exécution des tâches en dehors des installations.

La garantie de l'assurance serait ainsi étendue et couvrirait les responsabilités découlant de dommages survenus dans le monde entier et, en particulier, au niveau européen.

Après avoir analysé le marché, les couvertures et les plafonds d'indemnisation sont décrits ci-après :

Sont proposés :

COUVERTURE	PLAFOND D'INDEMNISATION PAR SINISTRE
Responsabilité civile exploitation	90 000 000 Euros.
Responsabilité civile transport de marchandises	Idem.
Responsabilité civile pollution et pollution accidentelle soudaine	idem.
Responsabilité civile entreprise	idem.
Responsabilité civile de machines et éléments mobiles non immatriculés	idem.
Responsabilité civile professionnelle	idem.
Responsabilité civile locative	idem.
Responsabilité civile pour préjudices patrimoniaux primaires	idem.
Responsabilité civile croisée aux fins des données personnelles	idem.

Responsabilité subsidiaire des véhicules à moteur d'autrui	idem.
Biens des employés	idem.
Protection juridique	idem.
Prestation de cautionnements judiciaires	idem.

Le plafond d'indemnisation pour toutes les couvertures, comme décrites ci-dessus, est de 90 000 000 euros par sinistre, quelles que soient les couvertures concernées. La garantie de responsabilité civile couverte, s'entend libérée de toute déduction des frais judiciaires ou extrajudiciaires, du fait du traitement du dossier de sinistre, encourus par l'assureur, lorsque ces frais ajoutés à l'indemnisation satisfaite, excèdent ladite garantie.

Lorsque la franchise est utilisée, le montant est de 1 500 000 Euros en règle générale et de 1 000 000 Euros pour la couverture de la responsabilité pour dommages patrimoniaux primaires. Il n'est pas conseillé d'utiliser la franchise pour la couverture de responsabilité civile professionnelle, de machines et d'éléments mobiles non immatriculés, ni pour la responsabilité civile locative.

Lorsque les franchises mentionnées sont utilisées, l'opérateur doit garantir cette couverture par le biais d'un aval bancaire délivré par une entité jouissant d'une solide réputation, pour couvrir les responsabilités au-dessous de celles-ci.

La police à souscrire couvre les dommages indemnisables relatifs aux dommages corporels, aux dommages matériels, aux préjudices consécutifs et non-consécutifs ou aux dommages patrimoniaux.

L'assureur doit garantir le paiement des indemnités dont l'assuré pourrait être civilement responsable pour dommages corporels, matériels et les préjudices découlant de ceux-ci, causés involontairement à des tiers en raison de faits découlant du risque couvert, par sa faute ou par négligence.

### **3.10.5 Répercussions du scénario à utiliser :**

Comme il a déjà été dit, deux scénarios possibles sont envisagés :

- Le scénario d'un opérateur unique. - Lorsque l'opérateur qui intervient est un opérateur unique international, l'activité de transport s'étend aux deux pays concernés. Dans cette hypothèse, l'entreprise étend son activité au-delà de la frontière dans chaque cas et passe sur le territoire de chaque pays. Pour cette opération, une procédure de mise en concurrence et d'attribution doit être faite afin de déterminer l'opérateur intervenant, soit une entreprise individuelle soit en régime de groupement temporaire d'entreprise (GTE) et, dans ce cas-là, sans excéder le nombre de 2.
- Le scénario de collaboration transfrontalière. - Modèle de collaboration transfrontalière entre 2 entreprises. Il s'agit de deux opérateurs qui assurent le service en accédant à l'infrastructure de l'autre pays. Dans cette hypothèse, il est nécessaire de souscrire des conventions au niveau politique entre la région française d'Aquitaine et l'État espagnol (ministère de l'Équipement d'Espagne), ceux-ci possédant respectivement la compétence sur les OSP, ainsi que des accords à un niveau inférieur entre les opérateurs. Si ce scénario est appliqué, l'attribution directe est celle utilisée à l'heure actuelle.

Le régime d'assurance reçoit un traitement différent lorsqu'il s'agit d'un opérateur unique qui intervient, car dans ce cas-là, il peut être envisagé une police d'assurance spécifique avec une couverture transfrontalière en adaptant les couvertures au-delà de la frontière, ou bien la souscription d'une nouvelle police complémentaire à celle existant déjà, qui s'inscrit dans le cadre de la réglementation en matière d'assurance du pays concerné.

Lorsqu'on utilise un régime de collaboration transfrontalière, où chaque entreprise, dans chaque pays, dispose d'une assurance et de ses couvertures, les deux entreprises doivent réaliser des adaptations de leurs polices d'assurance ou choisir de souscrire une police spécifique couvrant d'une frontière à une autre de chaque pays.

Dans les deux pays, tant en France qu'en Espagne, il est obligatoire de disposer d'une assurance bien qu'il n'existe pas une entité réglementaire entre les deux hypothèses et des différences pourraient surgir au moment d'adopter des solutions dans le cas où une entreprise étrangère élargirait ou exécuterait l'exploitation ferroviaire sur l'autre territoire.

En fonction du scénario définitif à mettre en œuvre, on pourra finalement définir le régime à utiliser.

## 4 Résumé de l'étude

- a. Scénarios. - Comme il a déjà été dit, le scénario déterminera la systématique des assurances à utiliser dans les termes qui ont été référencés. En tout état de cause, il est important de disposer de l'information adéquate sur l'identification et les conditions concernant l'assureur, le domicile principal, les succursales, l'expérience transfrontalière, etc.
- b. L'application du règlement (CE) N° 1371 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, concerne directement le régime de couverture à prévoir par les entreprises de transport de voyageurs. Leurs critères ayant été intégrés dans les législations nationales espagnole et française, cette intégration n'est cependant pas uniforme ni au même niveau d'application.
- c. Il faut partir du principe que le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des lésions ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire, survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y rentre ou qu'il en sorte, et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée, tant en Espagne qu'en France, les entreprises de transport devant donc avoir établi une assurance.
- d. Les polices d'assurance à souscrire doivent comporter les rubriques et les appréciations suivantes :
  1. Les nom et prénom ou la raison sociale des parties contractantes et leur domicile, ainsi que la désignation de l'assuré et du bénéficiaire, le cas échéant.
  2. L'objet de l'assurance.
  3. La nature du risque couvert.
  4. La désignation des objets assurés et de leur situation.
  5. La somme assurée ou l'étendue de la couverture.
  6. Le montant de la prime, des majorations et des taxes.
  7. L'échéance des primes, le lieu et le mode de paiement.
  8. La durée du contrat avec indication du jour et de l'heure auxquels commencent et se terminent ses effets.

9. Le nom de l'agent ou des agents, au cas où ils interviennent dans le contrat.

Un traitement particulier doit être réservé à l'inclusion ou non de franchises, compte tenu que c'est une pratique courante de les utiliser, auquel cas l'entreprise correspondante doit justifier de la disponibilité garantie, par un aval ou par un autre système similaire du financement correspondant.

Dans les assurances-protection juridique, l'article 76 f) de la loi sur le contrat d'assurance établit que la police doit comporter expressément les droits reconnus à l'assuré par les articles 76 d) et 76 e) de cette loi : le droit de choisir librement un avocat et un procureur devant le représenter et le défendre contre tout type de procédure et, en particulier, dans le cas de conflits d'intérêts entre les parties contractantes ; et le droit de l'assuré de soumettre à l'arbitrage tout différend pouvant s'élever entre lui et l'assureur sur le contrat d'assurance.

- e. Le développement des relations dans le secteur de l'assurance avec une composante transfrontalière a été facilité en Europe tout au long des dernières décennies par l'approbation de normes successives visant la construction d'un Marché européen de l'assurance. Bien que des entraves importantes persistent qui font obstacle à une intégration totale des marchés de l'assurance intérieurs, il est certain que la mise en marche du système connu comme « système de passeport européen » ou d' « agrément unique », a considérablement facilité que les entreprises d'assurance européennes puissent exercer leurs activités au-delà des frontières de leurs pays d'origine et, parallèlement, que les citoyens européens bénéficient d'un plus grand choix pour la couverture de leurs risques. Grâce au passeport européen, les entreprises d'assurance européennes peuvent couvrir des risques ou des engagements dans d'autres pays de l'Union européenne, en distinguant entre le régime de droit d'établissement et le régime de libre prestation de services.
- f. L'entreprise souhaitant obtenir une licence pour l'exploitation ferroviaire doit disposer d'une *Couverture de responsabilité civile*, que le demandeur doit garantir suffisamment ou s'engager à garantir, dès avant le début de ses activités et pendant celles-ci en vertu de la licence pour ce faire, la responsabilité civile qu'elle peut encourir, en particulier, celle découlant de dommages causés aux voyageurs, au fret, aux bagages, au courrier et à des tiers. De même, cette garantie doit couvrir la responsabilité découlant de dommages aux infrastructures ferroviaires. Dans le cas français, nous n'avons pas pu

concrétiser cette référence à l'infrastructure, au-delà de la couverture de responsabilité civile à l'égard de tiers.

- g. Pour le transport par chemin de fer du domaine transfrontalier et donc du domaine international, il est nécessaire de disposer d'une assurance voyageurs, afin d'indemniser les voyageurs et leurs ayants-droits en cas de dommages corporels, en cas d'accidents survenus lors d'un voyage par ce moyen de transport. Dans le cadre territorial de l'assurance, elle est aussi applicable à tous les usagers du transport ferroviaire assuré par l'opérateur, du moment qu'ils circulent sur le territoire national et que tous les voyages débutent sur ledit territoire, mais sans limitation de la destination. Cette couverture doit s'ajouter et donc s'étendre au territoire français et espagnol dans chaque cas. En conséquence, les couvertures de l'assurance sont aussi applicables aux accidents survenus hors du territoire espagnol (et français, le cas échéant), pourvu qu'ils se produisent sur le trajet de retour de trains internationaux, ou pendant tout le voyage lorsqu'il s'agit de trains exploités par l'opérateur et qu'ils ne soient pas applicables à d'autres assurances ou couvertures similaires. (En Espagne, l'assurance de l'AOV est compatible avec l'assurance de responsabilité civile).
- h. En ce qui concerne la couverture territoriale de l'assurance, l'activité de l'opérateur doit comprendre :
- La prestation des services de transport de voyageurs par chemin de fer, tant au niveau national qu'au niveau international, l'intermédiation de la prestation de tout service touristique, organisation, offre et/ou commercialisation de voyages combinés ou de produits touristiques, ainsi que la prestation d'autres services ou d'activités complémentaires ou liées au transport ferroviaire, résultant de l'utilisation de son propre matériel roulant ferroviaire ou de matériel loué sur les réseaux ferroviaires de tiers ou éventuellement par route. Gestion et exploitation de gares, travail dans les centres de production, vente, bureaux, ateliers, gares, entrepôts, installations et moyens de production, ainsi que ceux intervenus pendant l'exécution de tâches en dehors de l'enceinte de l'entreprise.
  - La prestation de services de transport de marchandises par chemin de fer.
  - La prestation de services de construction, maintenance et transformation de matériel roulant et d'autres services ou activités complémentaires ou y relatifs.

- La prestation des services ferroviaires de vente, location et/ou toute autre forme de mise à disposition du matériel roulant dont il est titulaire, ainsi que de ses installations, de la gestion et de l'exploitation du matériel roulant de tiers, ainsi que la prestation d'autres services ou activités complémentaires ou y relatifs.
- Le travail dans les centres de production, vente, bureaux, ateliers, gares, entrepôts, installations et moyens de production, ainsi que ceux intervenus pendant l'exécution des tâches en dehors des installations.
- La garantie de l'assurance serait ainsi étendue et couvrirait les responsabilités découlant de dommages survenus dans le monde entier et, en particulier, au niveau européen.