

LE SYSTÈME DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE EN POLOGNE

Andrzej Wąsiewicz

I. REMARQUES GÉNÉRALES

1. Les progrès rapides de la motorisation en Pologne entraînent malheureusement un nombre toujours croissant d'accidents d'automobiles. Non seulement les possesseurs des voitures, mais aussi d'autres personnes utilisant la voie publique: piétons, cyclistes, etc., sont des victimes de ces accidents. Les accidents de la route font naître également des dommages matériels importants, qui atteignent des centaines de millions de zlotys. Sur le plan du droit civil nous essayons — tout comme les autres pays de combattre contre les accidents de la route, et du moins d'en adoucir les effets, entre autres, en apportant des solutions juridiques aussi parfaites que possible. Parmi les solutions ayant une grande importance pour la sécurité de la circulation et la protection des victimes des accidents de la route, il faut classer les principes appropriés de la responsabilité civile pour les accidents d'automobiles ainsi que l'assurance automobile obligatoire efficace. Cette dernière garantit notamment aux victimes la compensation des pertes dues aux accidents.

L'assurance automobile obligatoire a été introduite en Pologne le 1^{er} janvier 1962 ¹ par le règlement du Conseil des ministres du 1^{er} décembre 1961 ². Actuellement, ce domaine est régi par le règlement du Conseil des ministres du 28 novembre 1974 concernant l'assurance automobile obligatoire³. Conformément au § 1^{er} al. 1^{er} de ce règlement, l'assurance automobile obligatoire — gérée par l'Établissement d'État des Assurances (Państwowy Zakład Ubezpieczeń — PZU) englobe:

¹ Sur le développement de cette assurance v. A. Wąsiewicz, *Proces rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce [L'évolution de l'assurance automobile obligatoire en Pologne]*, « Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny », 1970, n° 3, p. 87 et suiv.

² Dziennik Ustaw [Journal des Lois, cité ci-après J. des L.] n° 55, texte 311.

³ Appelé par la suite « règlement » (J. des L. n° 46, texte 274; amendé: J. des L., 1975, n° 30, texte 160).

— l'assurance contre les conséquences dommageables résultant pour une personne des accidents d'automobiles (que nous désignerons ci-après par le sigle AA) provoqués par la circulation des véhicules automobiles;

— l'assurance de responsabilité civile (assurance RC) des possesseurs et des conducteurs des véhicules automobiles contre les dommages causés par la circulation de ces véhicules, ainsi que

— l'assurance contre l'endommagement des véhicules automobiles immatriculés en possession des personnes physiques et des unités de l'économie non socialisée (assurance AC — auto-casco = tous risques).

2. Pour préciser le champ d'application des assurances AA et RC, le législateur s'est servi, dans le règlement ci-dessus, d'un critère objectif. Selon le § 2 de ce texte, l'assurance obligatoire englobe les véhicules suivants:

a) les véhicules immatriculables d'après les règles prévues par les dispositions sur l'immatriculation des véhicules automobiles, à savoir: voitures particulières, camions, voitures spéciales, autobus, tracteurs (à l'exception des motoculteurs), motocyclettes et cyclomoteurs, indépendamment de la manière dont est monté le moteur à combustion interne, si la cylindrée dépasse 50 cm³ ou si les caractéristiques de la construction permettent d'atteindre une vitesse dépassant 40 km/h (il est indifférent que ces véhicules se trouvent en possession des unités de l'économie socialisée, des personnes physiques ou juridiques qui ne sont pas de telles unités, ou bien des représentations diplomatiques ou consulaires ou des personnes jouissant des privilèges diplomatiques);

b) les véhicules autres que ceux énumérés sous a), ne roulant pas sur les rails, en possession des unités subordonnées aux ministres de la Défense nationale et de l'Intérieur, propulsés par un moteur installé et actionné par sa propre source d'énergie, avec remorques (semi-remorques) et matériel de toute sorte;

c) les véhicules munis des cartes d'immatriculation étrangères ou des cartes internationales ⁴.

Il en résulte que les assurances AA et RC concernent tous les véhicules automobiles susmentionnés, qu'ils soient ou non immatriculés⁵. Il suffit qu'un véhicule automobile appartienne au groupe de voitures immatriculables selon les règles d'immatriculation des véhicules automobiles pour

⁴ L'assurance automobile obligatoire des non-résidents relève de la compétence de la Compagnie d'Assurances et de Réassurances « Warta », Société par action à Varsovie. Comme non-résidents sont considérées les personnes résidant habituellement à l'étranger, y compris les ressortissants polonais qui résident habituellement à l'étranger.

⁵ L'assurance automobile obligatoire n'embrasse donc pas les trolleybus et les tramways, ce qui est à regretter.

qu'il soit soumis aux assurances AA et RC, et cela même s'il n'est pas immatriculé et admis à la circulation (ou bien s'il est rayé du registre et mis hors de circulation).

Quant à l'assurance AC, le législateur en a fixé le champ d'application aussi bien à l'aide du critère objectif que subjectif. A cette assurance ne sont soumis que les véhicules en possession des personnes physiques et des unités de l'économie non socialisée (critère subjectif), pour autant qu'ils remplissent les conditions déterminées dans le règlement (critère objectif). L'assurance AC englobe les véhicules immatriculés suivants:

a) voitures particulières, exploitées à des fins lucratives pendant 10 ans au maximum, et à des fins exclusivement personnelles pendant la période ne dépassant pas 15 ans;

b) autobus, camions et tracteurs exploités durant une période n'excédant pas 10 ans;

c) remorques attelées aux véhicules soumis à l'assurance obligatoire AC, à l'exception des remorques attelées aux voitures particulières (§ 22 du règlement).

La période d'exploitation est calculée, conformément à la disposition expresse du § 22 al. 1^{er} du règlement, à partir de la date de fabrication du véhicule⁶.

3. En Pologne, 1c3 assurances obligatoires — y compris celles d'automobile — naissent de plein droit (*ex lege*), sans qu'il soit nécessaire de conclure un contrat^{6 7} (art. 3 al. 2 de la loi du 2 décembre 1958 sur les assurances de biens et de personnes, J. des L. n° 72, texte 357). A la lumière des dispositions du règlement qui concernent les assurances obligatoires AA et RC, l'admission à la circulation ou la mise hors de circulation du véhicule n'ont aucun effet sur la naissance ou l'extinction du rapport juridique d'assurance dans ce domaine. Tout véhicule automobile, aussi longtemps qu'il existe et appartient au groupe de véhicules soumis à l'immatriculation selon les dispositions sur l'immatriculation des véhicules automobiles, est assuré⁸.

Le fait que les assurances obligatoires AA et RC englobent les véhicules non immatriculés a ceci pour conséquence que le rapport juridique d'assurance naît, pour ainsi dire, automatiquement, car, au moment de la

⁶ Les autres véhicules automobiles, par exemple les motocyclettes, les véhicules de vieille date, etc., peuvent être assurés contre l'endommagement, c'est-à-dire en matière tous risques (AC), en vertu du contrat conclu avec l'établissement d'assurances.

⁷ Cf. à ce sujet Z. K. Nowakowski et A. Wąsiewicz, *Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych* [Droit des assurances de biens et de personnes], Warszawa - Poznań 1973, p. 76 et suiv.

⁸ Il en est autrement — comme je l'ai déjà indiqué — en cas d'assurance obligatoire AC, qui ne couvre que les véhicules immatriculés.

naissance de ce rapport, l'établissement d'assurances ne connaît même pas « l'objet » concret de l'assurance ⁹. Le PZU n'apprend l'existence d'un véhicule non immatriculé qu'au moment du dommage qui se produit par suite de la circulation de ce véhicule.

La solution adoptée dans le règlement du problème de la naissance et de l'extinction du rapport juridique d'assurance obligatoire AA et RC est tout à fait nouvelle et, pour autant que je sache, inconnue des autres systèmes d'assurance automobile.

S'il s'agit de la cotisation (prime), elle n'est perçue que des possesseurs des véhicules immatriculés, et conjointement pour les trois sortes d'assurances (AA, RC et AC). Dans le cas seulement où un véhicule automobile donné appartient au groupe de véhicules qui ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire tous risques, on perçoit une cotisation « réduite » c'est-à-dire pour les assurances AA et RC ¹⁰. En ce qui concerne la prime annuelle fixée par la loi¹¹, deux règles sont à signaler:

a) la réduction de 20% — si, au cours de deux dernières années civiles, le possesseur du véhicule n'a pas reçu de prestation de l'assurance obligatoire tous risques et n'a pas été auteur d'un accident ayant entraîné le paiement par le PZU d'une indemnité au titre de l'assurance obligatoire de responsabilité civile;

b) la majoration — si le possesseur ne bénéficiant pas de réduction susmentionnée a reçu, au cours de l'année civile, une indemnité de l'assurance obligatoire tous risques ou a été auteur d'un accident pour lequel le PZU a payé une indemnité au titre de l'assurance obligatoire de responsabilité civile:

— de 20% de la prime de base, si le PZU a payé des prestations (au titre de l'assurance AA ou RC) pour deux accidents;

— de 50% de la prime de base, si le PZU a payé des prestations (au titre de l'assurance AA ou RC) pour plus de deux accidents.

Au cas où le possesseur du véhicule ne paye pas à l'échéance la prime pour l'année donnée, celle-ci est recouvrable — conformément à l'art. 7 de la loi précitée du 2 décembre 1958 sur les assurances de biens et de personnes — par la voie d'exécution administrative, ou bien sera déduite des prestations payées par le PZU au possesseur du véhicule.

⁹ Si le véhicule est immatriculé, « l'objet » de l'assurance est naturellement connu du PZU, car l'une des conditions d'immatriculation du véhicule par la Section des communications est le versement préalable de la cotisation d'assurance.

¹⁰ Dans ces cas on perçoit la cotisation totale des assurances AA et RC.

¹¹ Le montant des cotisations de l'assurance automobile obligatoire est fixé par l'arrêté du ministre des Finances du 21 décembre 1974 (Monitor Polski n° 42, texte 260; modification: Monitor Polski de 1975, n° 29, texte 182). Il est le même pour les catégories déterminées de véhicules. Le classement dans une catégorie donnée dépend du type et de l'affectation du véhicule automobile.

4. L'établissement d'assurances est responsable, au titre de l'assurance automobile obligatoire, des accidents survenus sur le territoire de la Pologne et, en ce qui concerne les possesseurs des véhicules qui sont résidents, aussi des accidents survenus sur le territoire des États membres du Conseil d'Assistance Économique Mutuelle. La responsabilité de l'établissement d'assurances embrasse les accidents résultant directement de la circulation des véhicules automobiles soumis à l'assurance automobile obligatoire, les arrêts en cours de route étant assimilés à la circulation. De plus, le PZU est responsable des accidents survenus: 1) pendant la réparation du véhicule en cours de route, 2) directement pendant le chargement ou le déchargement du véhicule, 3) dans les véhicules soumis à l'assurance obligatoire AC (§ 4 du règlement).

Cependant, l'établissement d'assurances n'est pas responsable:

a) des accidents survenus pendant la conduite par le possesseur dérivé d'un véhicule automobile qui n'est pas destiné à des fins lucratives (§ 5 al. 1^{er} pt 1^{er} du règlement)¹²;

b) des accidents survenus au possesseur ou au conducteur du véhicule non immatriculé, ainsi qu'à leurs proches¹³, si l'accident a été causé par la circulation de ce véhicule ou a eu lieu pendant sa réparation, son chargement ou déchargement (§ 5 al. 1^{er} pt 2 du règlement);

c) des accidents qui donnent droit à des prestations de l'établissement de travail en vertu des dispositions sur les prestations pécuniaires en cas d'accident du travail et de maladie professionnelle¹⁴; l'établissement d'as-

¹² Il faut préciser qu'il résulte de l'ensemble des dispositions du règlement que le PZU paye, dans ce cas, au profit des victimes, au titre de l'assurance de responsabilité civile, dans les limites de la responsabilité du possesseur dérivé. L'établissement d'assurances est cependant tenu de réclamer du possesseur dérivé les sommes payées à la victime. Il convient d'ajouter que le possesseur dérivé, qui veut conduire le véhicule d'autrui, peut (et doit) s'assurer pour ce temps en contractant les assurances facultatives AA, RC et AC. En cas de conclusion d'un tel contrat, le PZU paye à ce titre selon les règles et dans les limites déterminées par les dispositions du règlement sur l'assurance automobile obligatoire.

¹³ La question de savoir quelles personnes sont considérées comme proches du possesseur ou du conducteur, est éclaircie au § 3 pts 2 - 5 du règlement, et dont il sera encore question plus loin.

¹⁴ L'exception à ce principe est prévue par le § 6 du règlement. Cf. à ce sujet J. Brol, *Przesłanki odpowiedzialności cywilnej za wypadki przy pracy będące następstwem ruchu pojazdu samochodowego* [Les conditions de la responsabilité civile pour les accidents du travail résultant de la circulation du véhicule automobile], « Nowe Prawo », 1971, n° 7/8, p. 1021 et suiv., et A. Wąsiewicz, *Wypadki samochodowe objęte obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi a wypadki przy pracy* [Les accidents d'automobiles couverts par l'assurance automobile obligatoire et les accidents du travail], « Praca i Zabezpieczenie Społeczne », 1970, n° 1, p. 39 et suiv.

surances est toutefois responsable des dommages non couverts par ces prestations et subis par le travailleur par suite de la destruction ou de l'endommagement de la chose à l'occasion de l'accident (§ 5 al. 3 du règlement);

d) des accidents causés par des faits de guerre.

Toutefois, la limitation de la responsabilité de l'établissement d'assurances, mentionnée sous a), ne concerne pas:

1° les accidents survenus pendant la conduite du véhicule par l'époux (épouse) et par d'autres personnes proches du titulaire de la carte d'immatriculation, si elles sont entretenues par ce dernier;

2° les accidents survenus au cours de la conduite d'une motocyclette ou d'un véhicule automobile d'une unité de l'économie socialisée, ou d'un véhicule automobile cédé à cette unité par une personne physique;

3° les dommages subis à la suite de l'accident par les personnes se trouvant hors de véhicule, sauf celles indiquées sous 1°;

4° les conséquences de l'accident survenu à la personne nommée dans la carte d'immatriculation, à son conjoint et à ses autres proches entretenus par elle (§ 5 al. 2 pts 1 - 4 du règlement).

5. Le trait caractéristique de l'assurance automobile obligatoire dans le système du droit polonais est la réunion de trois sortes d'assurances: de responsabilité civile (RC), contre les conséquences des accidents (AA) et tous risques (AC)¹⁵. La réunion de ces trois catégories d'assurances, et notamment des assurances RC et AA ¹⁶ — solution que ne connaissent pas les autres pays — a une grande importance pour les victimes. Le fait que l'assurance englobe non seulement la responsabilité civile du possesseur et du conducteur du véhicule, mais aussi les accidents résultant de la circulation de ces véhicules, a ceci pour effet que l'établissement d'assurances est tenu de payer la prestation pour le dommage corporel (au titre de l'assurance AA), définie par le règlement, à chaque victime, à l'exception seulement des non-résidents, des passagers des véhicules appartenant aux unités de l'économie non socialisée et des travailleurs des établissements de travail socialisés, qui ont subi un accident du travail¹⁷. Pour

¹⁵ Les assurances de responsabilité civile et tous risques sont des assurances de biens, et l'assurance contre les conséquences d'accidents — une assurance de personnes.

¹⁶ Pour plus de détails sur l'assurance automobile obligatoire v. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia* [La responsabilité civile pour les accidents d'automobiles et l'assurance obligatoire], Warszawa 1969, pp. 141 et suiv., 31 et suiv.

¹⁷ Il y a une exception à ce principe parce que, dans des circonstances particulières, le travailleur — comme nous l'avons mentionné — a droit aux prestations à ce titre (§ 6 du règlement). Il faut ajouter que les passagers peuvent souscrire une assurance facultative contre les conséquences des accidents d'automobiles.

recevoir la prestation, la victime doit prouver seulement qu'il existe un lien de causalité entre la circulation du véhicule automobile et le dommage corporel. Ainsi, bien que la victime n'ait payé aucune cotisation, elle a droit à la prestation même dans les cas où:

a) il est impossible d'identifier le possesseur du véhicule ou le véhicule qui a causé l'accident,

b) la victime n'a pas droit — selon les dispositions du droit en vigueur — à l'indemnité au titre de l'acte illicite et, par conséquent, de l'assurance RC.

La prestation de l'assurance AA est donc payée sans même établir si le possesseur ou le conducteur du véhicule sont responsables de l'accident. Cette prestation ne couvre évidemment pas la totalité du dommage. La réparation complète du dommage n'est assurée à la victime que par l'assurance de responsabilité civile RC, au titre de laquelle le PZU paie des prestations, lorsque le possesseur ou le conducteur du véhicule sont civilement responsables du dommage causé (il y a une exception à ce principe, voir *infra*, chap. III, pt 2).

6. L'indemnisation au titre des assurances AA et RC n'entre naturellement pas en jeu pour: a) l'endommagement (destruction) du véhicule par suite d'une collision avec d'autres véhicules, causée par la faute du conducteur de ce véhicule, b) l'endommagement (destruction) du véhicule par suite des causes autres que la collision avec un autre véhicule (p. ex. heurt contre un obstacle, endommagement intentionnel du véhicule par des auteurs inconnus, etc.), c) les dommages résultant du vol d'un véhicule ou d'une partie de véhicule. Les dommages matériels dans ces cas sont parfois considérables, et c'est pourquoi on a trouvé opportun d'introduire (à partir du 1^{er} janvier 1975) l'assurance tous risques (AC) comme obligatoire pour un groupe déterminé de véhicules automobiles. Pour les possesseurs des véhicules automobiles qui ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire dans ce domaine, elle reste facultative ¹⁸.

¹⁸ Au sujet de l'assurance contractuelle facultative AC, v. A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia pojazdów samochodowych auto-casco* [Le contrat d'assurance des véhicules automobiles tous risques], « Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny », 1973, n° 2, p. 18 et suiv.; S. Dmochowski dans l'ouvrage collectif sous la redaction de W. Warkalło, *Ubezpieczenia majątkowe* [Assurances de biens], Warszawa 1971, p. 266 et suiv.; A. Łapiński, *Odpowiedzialność PZU z tytułu ubezpieczenia auto-casco a ogólne reguły odpowiedzialności według kodeksu cywilnego* [La responsabilité du PZU au titre de l'assurance tous risques et les règles générales de responsabilité selon le code civil], « Nowe Prawo », 1970, n° 3, p. 332 et suiv.

II. LA RESPONSABILITÉ DU PZU AU TITRE DE L'ASSURANCE AA

1. Le cercle des personnes ayant droit aux prestations au titre de l'assurance AA est relativement étendu. Parmi les sujets compris par cette assurance, il faut mentionner la personne nommée dans la carte d'immatriculation du véhicule, son conjoint et ses autres proches (passagers) entretenus par elle, le conducteur, le personnel de service et les passagers du véhicule automobile d'une unité de l'économie, socialisée, ainsi que toutes les personnes se trouvant hors de véhicule, qui ont subi un dommage par suite de la circulation de ce véhicule. Cependant, l'assurance obligatoire ne couvre pas — comme nous l'avons déjà mentionné — les conséquences des accidents du travail des travailleurs des établissements de travail socialisés, les conséquences des accidents des passagers des véhicules n'appartenant pas aux unités de l'économie socialisée (sauf l'exception susmentionnée quant aux personnes les plus proches) ainsi que les conséquences des accidents des non-résidents. Ces personnes, à moins qu'elles ne souscrivent une assurance supplémentaire et volontaire contre les accidents (sinistres), peuvent recevoir seulement des prestations au titre de l'assurance RC, et s'agissant des travailleurs des établissements de travail socialisés — seulement dans des circonstances particulières.

2. Selon le § 9 du règlement, on entend par accident (sinistre) tout événement soudain portant atteinte de l'extérieur au corps de la victime, à la suite duquel celle-ci a subi une lésion corporelle, un trouble de la santé ou la mort, lorsqu'un tel événement:

1° a résulté de la circulation du véhicule automobile, est survenu durant la montée ou la descente, par suite de la chute, de l'incendie ou de l'explosion du véhicule, pendant sa réparation en cours de route ainsi que pendant son chargement ou déchargement;

2° a résulté de la circulation du véhicule automobile appartenant à un possesseur non identifié ou d'un véhicule non identifié.

Cependant, on n'a pas droit aux prestations de l'assurance AA, si l'accident (sinistre) est arrivé:

a) aux personnes transportées, à l'exception: 1° du conjoint et des personnes proches entretenues par celui qui est nommé dans la carte d'immatriculation et 2° des personnes transportées par les véhicules automobiles des unités de l'économie socialisée;

b) par suite de la commission ou de la tentative d'une infraction ou de suicide par la victime;

c) au cours de la conduite du véhicule automobile par la victime sans permis de conduire, à l'exception des cas où il s'agit de sauver la vie humaine ou des biens, ou de poursuivre un criminel;

d) au cours de la conduite du véhicule automobile par la victime en état d'ivresse (§ 10 al. 1^{er} du règlement)¹⁹.

Il faut cependant faire remarquer que selon le § 10 al. 2 du règlement, rétablissement d'assurances n'est pas libéré de l'obligation de prestation au titre de l'assurance AA, s'il résulte des circonstances de l'accident que le manque d'un permis de conduire ou l'état d'ivresse ne pouvaient être à l'origine de l'accident. Ainsi, le PZU ne sera pas tenu à la prestation au titre de l'assurance AA au cas où l'on prouve qu'il y a un lien de causalité entre le manque de permis de conduire ou l'état d'ivresse de la victime conduisant le véhicule et l'accident, ce qui ne sera pas toujours facile à prouver²⁰.

Si la victime ne conduisant pas de véhicule automobile (un piéton, par exemple) s'est trouvée, au moment du dommage, en état d'ivresse, et cet état avait une influence sur le dommage, l'établissement d'assurances réduit la prestation de 25%. Ainsi, du point de vue de la possibilité d'obtenir une indemnité d'assurance, la situation de la victime se trouvant hors de véhicule, et dont l'état d'ivresse avait une influence sur le dommage, est sensiblement plus avantageuse que celle du conducteur du véhicule en état d'ivresse²¹.

3. On distingue deux sortes fondamentales de prestations au titre de l'assurance AA:

a) les prestations dues lorsque, par suite de l'accident, la victime est décédée avant l'écoulement de deux ans à compter de la date de l'accident;

b) les prestations dues lorsque la victime est atteinte d'une invalidité permanente avant l'écoulement de deux ans à compter de la date de l'accident.

Ad a) En cas de décès de la victime de l'accident, les prestations sont différentes suivant l'âge de la victime, et se chiffrent à

— 20 000 zł, en cas de décès d'une personne de plus de 7 ans et

— 10 000 zł, s'il s'agit d'une personne de moins de 7 ans (§ 11 al. 1^{er} du règlement).

Les prestations prévues en cas de décès sont payées aux membres de la famille du décédé dans l'ordre prévu dans le règlement.

¹⁹Il convient de rappeler ici que l'établissement d'assurances n'est pas du tout responsable des accidents survenus au possesseur ou au conducteur du véhicule non immatriculé et à leurs proches.

²⁰L'établissement d'assurances doit payer la prestation au titre de l'assurance AA, malgré la survenance de l'accident dans les conditions déterminées ci-dessus sous c) et d), dans le cas également où il résulte des circonstances que le paiement de la prestation est conforme aux règles de vie en société (§10 al. 2 du règlement).

²¹La justesse de cette solution suscite des doutes justifiés. Cf. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe...*, p. 164 et suiv.

La personne ayant droit à la prestation perd ce droit, si elle a intentionnellement causé l'accident entraînant la mort de la victime.

Ad b) Si, par suite de l'accident, la victime a subi une invalidité permanente (totale ou partielle) avant l'écoulement de deux ans à compter de la date de l'accident, l'établissement d'assurances paie une prestation unique. Le montant de la prestation dépend du taux d'invalidité établi par examen médical. Le règlement prévoit la somme de 40 000 zł pour l'invalidité de 100% (§ 12 al. 1^{er}). Dans les cas où le taux d'invalidité est plus bas, la prestation est fixée à un pourcentage de cette somme égal au taux d'invalidité permanente de la victime. Le taux d'invalidité est fixé par le PZU sur la base des documents fournis et du résultat de l'examen médical.

Outre les prestations susmentionnées, en cas d'invalidité permanente résultant de l'accident, le PZU couvre le total des dépenses ayant pour but d'adoucir les conséquences de cet accident. Ce sont, entre autres, les frais d'achat (une seule fois) des prothèses et d'autres appareils auxiliaires recommandés par le médecin, les frais de la rééducation professionnelle lorsque, à l'occasion de l'invalidité, la victime a été envoyée dans un centre de rééducation professionnelle des invalides, etc.

4. Les prestations au titre de l'assurance AA sont payées aux personnes qui ont subi un accident par suite de la circulation du véhicule automobile soumis à l'assurance obligatoire, indépendamment du fait de savoir si le possesseur du véhicule en est civilement responsable. La victime d'un accident a droit aux prestations au titre de cette assurance lors même que par sa faute ²² elle aurait causé l'accident ou y aurait contribué, à moins de circonstances exonératoires de la responsabilité du PZU (§ 10 du règlement). Cela concerne également le conducteur qui a causé l'accident. Il importe de faire remarquer que toutes les prestations susmentionnées sont payées même au cas où le possesseur du véhicule, qui a causé l'accident, ou bien le véhicule n'ont pas été identifiés.

Cette brève analyse des principes de l'assurance obligatoire AA nous permet de constater que les prestations à ce titre sont payées aux victimes des accidents de la route pratiquement dans toutes les situations possibles. Il est vrai qu'elles ne sont pas excessives mais, étant donné leur caractère auxiliaire et le fait qu'elles sont payées également aux personnes qui ne versent aucune cotisation, il faut reconnaître qu'elles jouent un rôle important dans la compensation matérielle des victimes des accidents de la route.

²² Il ne s'agit évidemment que d'une telle action fautive qui permet d'admettre que la victime a subi un accident à l'encontre de sa volonté (négligence, insouciance).

III. LA RESPONSABILITÉ DU PZU AU TITRE DE L'ASSURANCE RC

1. L'assurance automobile obligatoire -embrasse également la responsabilité civile du possesseur et du conducteur du véhicule automobile ²³, pouvant naître par suite des dommages causés aux biens et aux personnes par la circulation du véhicule (§16 al. 1^{er} du règlement). Selon les dispositions du code civil, le possesseur du véhicule —et notamment le possesseur originaire — est non seulement le propriétaire, donc l'ayant droit, mais aussi le voleur qui, conduisant le véhicule volé, a causé à autrui un dommage. Cependant, le § 19 al. 1^{er} du règlement oblige le PZU à poursuivre le remboursement des prestations payées à la victime du conducteur qui est entré en possession du véhicule par suite d'une infraction.

Selon le règlement, est conducteur toute personne qui conduit un véhicule automobile, qu'elle soit ou non autorisée à conduire le véhicule par le possesseur (§ 16 al. 1^{er}). Il est tout à fait indifférent du point de vue de cette disposition si le conducteur possède un permis de conduire. Le PZU peut seulement fonder sur cette circonstance sa demande de remboursement par le conducteur de la prestation payée à la victime.

2. L'établissement d'assurances paye la prestation au titre de l'assurance RC au cas où le possesseur ou le conducteur du véhicule automobile sont tenus — conformément à la loi — d'indemniser les dommages causés par la circulation du véhicule ayant entraîné la mort, des lésions corporelles, un trouble de la santé, la perte, la destruction ou l'endommagement d'une chose. Il convient de faire remarquer que l'établissement d'assurances est également responsable du dommage corporel causé sur le territoire de la R.P.P. à un résident au cas où ce dommage a été causé dans les circonstances justifiant la responsabilité civile du possesseur ou du conducteur, sans que leur identité ou celle du véhicule aient été établies.

Le montant de l'indemnité d'assurance est fixé exclusivement par les limites de la responsabilité civile des sujets énumérés (§ 17 du règlement). Le règlement ne prévoit aucune somme d'assurance qui limiterait la responsabilité d'assurance du PZU²⁴. Cette conception permet de conclure qu'en se référant aux dispositions régissant la responsabilité civile

²³ Sous réserve cependant (§ 5 al. 1^{er} pt 1^{er} du règlement) que l'établissement d'assurances n'est pas responsable des accidents survenus pendant la conduite, par le possesseur dérivé, du véhicule automobile qui n'est pas affecté à des fins lucratives.

²⁴ En ce qui concerne la réparation du dommage aux biens, v. A. Szpunar, *O sposobach naprawienia szkody na mieniu* [Des moyens de réparation du dommage causé aux biens], « Nowe Prawo », 1971, n° 11, p. 1597 et suiv. Quant à la réparation d'un dommage corporel, v. J. Rezler, *Naprawienie szkody wynikłej ze spowodowania uszczerbku na ciele lub zdrowiu* [La réparation du dommage résultant d'une

du possesseur et du conducteur du véhicule, le législateur a expressément statué que ces dispositions (celles du code civil²⁵) doivent trancher les questions suivantes:

a) quand on est en présence d'un sinistre déterminant la transformation de la responsabilité de l'assureur au titre de l'assurance RC en une dette concrète,

b) le montant de cette dette.

La responsabilité civile du possesseur d'un engin mécanique de transport des dommages causés par la circulation de cet engin est fondée — comme on le sait — sur le principe du risque et réglée par les articles 435, 436 et 437 du code civil. La question de la faute du sujet qui a provoqué le fait causant un dommage est donc tout à fait indifférente pour la responsabilité du possesseur du véhicule.

L'exonération de la responsabilité peut avoir lieu si l'on prouve l'une des trois circonstances prévues par le législateur dans le code civil: dommage dû à la faute exclusive de la victime ²⁶ ou d'un tiers, et dont le possesseur du véhicule n'est pas responsable, ou à un cas de force majeure.

Dans les cas strictement déterminés, la responsabilité civile du possesseur du véhicule du dommage résultant de l'accident de voiture est exceptionnellement fondée sur le principe de la faute. Conformément aux règles générales, donc au principe de la faute, le possesseur du véhicule est responsable:

a) en cas de collision de son véhicule avec un véhicule automobile ou plus, toutefois seulement en ce qui concerne les prétentions réciproques des possesseurs de ces véhicules à la réparation des dommages subis (art. 436 § 2 du C.C.);

b) par rapport aux personnes transportées à titre gracieux (art. 436 § 2 du C.C.);

c) s'il n'y a pas lieu d'admettre la responsabilité selon l'art. 436 § 1^{er} du C.C., fondée sur le principe du risque, tandis que le dommage résultant de la circulation du véhicule reste en connexion avec l'action ou l'absten-

lésion corporelle ou d'un trouble de la santé], Warszawa 1968, et A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę na osobie powstałą w komunikacji* [La responsabilité civile du dommage causé à la personne et survenu dans le transport], Katowice 1969/1970, où l'on a discuté également le problème de la responsabilité civile du dommage causé à la personne et résultant de l'accident ferroviaire, aérien ou survenu dans la navigation maritime et fluviale.

²⁵ Loi du 23 avril 1964 (J. des L. n° 16, texte 93 et les amendements postérieurs).

²⁶ A ce sujet v. A. Szpunar, *Wina poszkodowanego w prawie cywilnym* [La faute de la victime en droit civil], Warszawa 1972, spécialement pp. 59 et suiv. et 126 et suiv.

tion fautive du possesseur du véhicule ou des personnes dont il est responsable (art. 415, 427, 429 et 430 du c.c.), par exemple en cas de vol du véhicule, si le possesseur ne l'a pas dûment protégé.

Conformément aux règles générales, est également responsable à l'égard de la victime d'un accident de la route le conducteur qui n'est pas le possesseur du véhicule (art. 336 et 338 du c.c.)²⁷.

L'indemnité d'assurance au titre de l'assurance RC, réparant les dommages dans les limites de la responsabilité civile du possesseur et du conducteur du véhicule automobile, est ainsi égale à l'indemnité due d'après les règles générales de la responsabilité²⁸. Le fait que la somme payée par le PZU couvre aussi bien le *damnum emergens* que le *lucrum cessans*, donc le dommage total de la victime, constitue une exception qui est particulière de l'assurance RC. En cas d'autres assurances il y a, en règle, des limitations du montant de l'indemnité payée par le PZU, résultant des conditions d'assurance établies (somme d'assurance, franchise, etc.). Cette particularité de la responsabilité du PZU au titre de l'assurance RC résulte du fait que le principe de l'indemnité totale ne concerne pas le dommage subi par l'assuré, mais le dommage causé par l'assuré à autrui: le dommage dont l'assuré est responsable.

Il faut enfin souligner avec force que le PZU paye une indemnité au titre de l'assurance obligatoire RC même au cas où le possesseur ou le conducteur du véhicule automobile causent un dommage intentionnellement. C'est une exception à la règle générale du droit des assurances, selon laquelle la responsabilité de l'établissement d'assurances ne comprend pas la faute intentionnelle de l'assuré (art. 826 § 2 et art. 827 du c.c.).

Cependant, la couverture par assurance de la faute intentionnelle est aujourd'hui un phénomène normal (et non exceptionnel) dans presque tous les systèmes des assurances obligatoires RC. Ce fait ne joue toutefois pas grand rôle dans l'assurance RC, car l'établissement d'assurances se réserve, en règle générale, une action récursoire contre l'assuré— auteur du dommage. Le droit de recours de l'établissement d'assurances à l'égard du conducteur du véhicule, qui cause le dommage intentionnellement, est prévu également par le § 19 du règlement.

Sur la prestation due au titre de l'assurance obligatoire RC sont imputées les prestations de l'assurance obligatoire AA attribuées à la même

²⁷ Lorsque le possesseur du véhicule est une unité de l'économie socialisée, la victime ne peut agir contre le conducteur (travailleur de cette unité), mais seulement contre le possesseur du véhicule (cf. art. 120 du code du travail).

²⁸ Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait aucune différence entre les deux sortes de responsabilité. Les différences existent sans doute en ce qui concerne, par exemple, le fondement de la responsabilité, etc. Cf. W. Warkalło, *Odpowiedzialność odszkodowawcza* [La responsabilité réparatoire], Warszawa 1972, p. 108 et suiv.

personne au titre du même accident ainsi que — s'agissant du dommage causé aux biens — l'indemnité due au titre de l'assurance AA et d'autres assurances (§ 21 du règlement). Il résulte de l'idée de cette disposition écartant le cumul des prétentions au titre de l'assurance automobile obligatoire, qu'elle concerne les situations où la victime a droit à une prestation au titre de l'assurance obligatoire RC, mais s'est déjà vue accorder antérieurement, au titre du même accident, la prestation de l'assurance obligatoire AA. Cette dernière prestation, résultant de l'assurance subsidiaire, est en effet une avance sur l'indemnité totale. Son but est d'accélérer le paiement d'une somme au profit de la victime ou de sa famille. C'est seulement quand la victime (ou sa famille) n'a pas droit à une prestation de l'assurance RC, que la somme payée au titre de l'assurance AA est une prestation définitive. -

3. Au titre de l'assurance RC, l'établissement d'assurances n'est pas responsable des dommages:

a) causés aux personnes proches du possesseur du véhicule automobile, sauf les dommages dûs aux accidents mortels; les personnes suivantes sont considérées comme proches, lorsqu'elles cohabitent avec le possesseur du véhicule: son conjoint, ses enfants propres, adoptés ou accueillis, ses beaux-fils et belles-filles, petits-fils et petites-filles, ses père et mère, beau-père et belle-mère, grands-parents, soeurs et frères;

b) causés par le conducteur au possesseur du véhicule;

c) causés par le possesseur ou le conducteur du véhicule automobile, dont l'identité n'a pas été établie, ou par le véhicule non identifié, si ce n'est pas le dommage corporel causé à un résident;

d) concernant les cargaisons, les colis ou les bagages transportés à titre onéreux, à moins que le dommage ait été causé par la circulation d'un autre véhicule automobile;

e) consistant dans la perte, la destruction ou l'endommagement des espèces, des bijoux, des valeurs mobilières, des documents de toute sorte et des collections de timbres-poste, numismatiques et autres;

f) causés au peuplement des forêts par un incendie;

g) causés au gibier et à la volaille de basse-cour;

h) ne dépassant pas 500 zł.

IV. LA RESPONSABILITÉ DU PZU AU TITRE DE L'ASSURANCE TOUS RISQUES (AC)

1. La responsabilité du PZU au titre de l'assurance obligatoire tous risques commence à partir du moment où le véhicule soumis à cette assurance (voir *supra*, chap. I, pt 2) a été immatriculé.

L'assurance tous risques couvre les accidents entraînant l'endommagement, la destruction ou la perte du véhicule assuré, de sa remorque (semi-remorque) et de leur équipement par suite:

a) de l'action subite d'une force mécanique au moment du contact du véhicule avec les objets se trouvant hors de véhicule;

b) de l'inondation, de la submersion, de la foudre, de l'incendie, de l'explosion ou de la grêle — indépendamment du lieu de ces sinistres;

c) de l'action soudaine d'un facteur thermique ou chimique venant de l'extérieur du véhicule;

d) du vol ou du pillage du véhicule ou de ses parties, ainsi que de l'usage du véhicule sans consentement du possesseur;

e) de l'endommagement intentionnel du véhicule par les tiers, sous réserve que les personnes auxquelles le possesseur a confié le service ou la surveillance du véhicule, ainsi que les personnes proches, ne sont pas considérées comme tiers;

f) de l'endommagement ou de la destruction du véhicule en connexion avec le transport des personnes nécessitant un secours médical.

Les dispositions du règlement du Conseil des ministres relatives à l'assurance automobile obligatoire prévoient des limitations de la responsabilité du PZU au titre de l'assurance AC. Ainsi, cette assurance ne couvre pas les dommages survenus pendant la conduite du véhicule par une personne sans permis de conduire (lorsque le possesseur du véhicule le savait ou devait le savoir), causés par le possesseur ou le conducteur du véhicule, par lui autorisé, intentionnellement ou en état d'ivresse, par une négligence choquante de ces personnes, etc. (cf. pour les détails le § 24 du règlement).

Selon les dispositions du règlement concernant l'assurance tous risques, est dommage un endommagement, la destruction ou la perte du véhicule assuré ou de ses parties par suite des événements susmentionnés (sous a - f). Il en résulte que l'indemnité d'assurance à ce titre ne récompense que les pertes subies (*damnum emergens*)²⁹. Les pertes de gain par l'assuré, par exemple du fait qu'il ne pouvait, durant un certain temps, utiliser son véhicule à des fins lucratives, ne sont pas couvertes de cette assurance. En revanche — et contrairement au droit des obligations —

²⁹ L'établissement d'assurances rembourse en outre les frais (prouvés et justifiés par les circonstances) du sauvetage du véhicule assuré, supportés par l'assuré en vue de prévenir une aggravation du dommage (§ 28 al. 5 du règlement), ainsi que les frais nécessaires du transport du véhicule endommagé du lieu d'accident à la station-service la plus proche ou à celle du domicile ou du siège du possesseur du véhicule (§ 26 al. 1^{er} pt 2 du règlement).

la notion de dommage et l'obligation de la réparer englobent, selon les dispositions du règlement — ce qui est d'ailleurs la règle et non l'exception en droit des assurances — les pertes que la victime a causées à elle-même par l'endommagement ou la destruction du véhicule, à moins qu'elles aient été causées intentionnellement ou en état d'ivresse par le possesseur ou le conducteur par lui autorisé.

2. En cas de sinistre (événement fortuit prévu par les dispositions du règlement concernant l'assurance tous risques), l'établissement d'assurances est tenu de payer l'indemnité d'assurance dont le montant correspond à la somme nécessaire à rétablir l'état antérieur du véhicule automobile, ou bien à la valeur du véhicule, en cas de son destruction ou vol. Cela signifie que l'indemnité de ce que l'on appelle le dommage partiel (endommagement du véhicule ou vol d'une partie du véhicule) équivaut aux frais de la réparation par laquelle il faut entendre le rétablissement de l'état antérieur du véhicule.

En cas de destruction totale, de vol ou de pillage du véhicule, la différence entre la valeur du véhicule au jour de l'accident et la valeur du restant est considérée comme un montant du dommage. Les procédés de l'évaluation de la valeur du véhicule au jour de l'accident et de la valeur du restant sont déterminés par l'arrêté du ministre des Finances du 16 décembre 1974 sur l'évaluation du montant des dommages des véhicules automobiles soumis à l'assurance automobile obligatoire (Monitor Polski n° 42, texte 259).

L'assurance tous risques prévoit la participation du possesseur à la couverture des 10% du dommage, mais au moins de 3 à 7 mille zlotys, suivant le type et la classe du véhicule ³⁰.

V. POURSUITE DES PRÉTENTIONS

L'ayant droit (la victime) peut soumettre sa prétention contre le possesseur ou le conducteur du véhicule directement à l'établissement d'assurances (§ 20 al. 1^{er} du règlement), et ce dernier paye la prestation au titre de l'assurance obligatoire de responsabilité civile directement à la personne ayant droit à l'indemnité (§ 20 al. 5 du règlement). Dans cette situation, dès la déclaration de l'accident à l'établissement, ce dernier doit se concerter directement avec la victime sur toutes les questions relatives à l'indemnité. Le PZU est cependant obligé d'aviser le possesseur du véhicule du paiement de l'indemnité (§ 20 al. 1^{er} du règlement) pour éviter

³⁰ Ces questions sont réglées dans l'arrêté précité du ministre des Finances sur les cotisations d'assurances obligatoires (Monitor Polski n° 42, texte 260).

une double réparation du même dommage. Si, par contre, l'ayant droit s'adresse directement au possesseur ou au conducteur, ils transmettent sa demande au PZU.

L'ayant droit à l'indemnité peut toutefois poursuivre sa prétention contre l'établissement d'assurances sur la voie judiciaire (ou d'arbitrage), sans épuiser antérieurement la voie extra-judiciaire³¹. Cependant, le législateur prévoit que la poursuite des prétentions au titre de l'assurance de responsabilité civile ne peut avoir lieu que 30 jours après la présentation de la prétention à l'établissement d'assurances.

Évidemment, la victime a aussi le droit d'agir sur la voie judiciaire contre les sujets qui, conformément à la loi en vigueur, sont responsables du dommage, c'est-à-dire contre le possesseur et, éventuellement, le conducteur du véhicule. Il est cependant nécessaire, dans ce cas, d'assigner également en justice l'établissement d'assurances, qui est intéressé au résultat du procès. Il s'agit ici du litisconsortium passif résultant des dispositions légales (cf. art. 73 § 2, art. 195, art. 87 § 1^{er} du code de procédure civile)³², qui n'a lieu que si le défendeur est possesseur ou conducteur du véhicule. Au cas où la victime (ayant droit) agirait contre l'établissement d'assurances, la participation du possesseur (conducteur) en tant que partie au procès n'est pas nécessaire (§ 20 al. 3 du règlement)³³. Cependant, pour établir si et dans quelle mesure le possesseur ou le conducteur du véhicule sont responsables du dommage, il faut qu'ils prennent part au procès en tant que témoins ou tiers intervenants.

Les prétentions résultant de l'assurance automobile obligatoire se prescrivent par 3 ans (art. 12 de la loi précitée sur les assurances de biens et de personnes); le délai de cette prescription commence à courir à partir du jour de l'accident.

VI. LES PRÉTENTIONS RÉCURSIVES DU PZU À L'ÉGARD DU CONDUCTEUR

L'Établissement d'État des Assurances est tenu de poursuivre, contre le conducteur du véhicule automobile, le remboursement de la prestation payée à la victime dans le cas où:

³¹ L'ayant droit qui poursuit ses prétentions directement sur la voie judiciaire (d'arbitrage), peut s'exposer au grief, en cas de reconnaissance de ses prétentions par l'établissement d'assurances, que la procédure judiciaire (arbitrale) est inutile, et il peut, par conséquent, être condamné aux frais de cette procédure.

³² Loi du 27 novembre 1964 portant code de procédure civile (J. des L. n° 43, texte 296; texte français voir n° 11/12 de cette revue, p. 81 et suiv.).

³³ V. aussi à ce sujet T. Ereciński, *Problemy procesowe na tle dochodzenia roszczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych* [Questions de procédure concernant la poursuite des prétentions au titre de l'assurance automobile obligatoire], « Palestra », 1971, n° 6, p. 21 et suiv.

- a) le conducteur a causé le dommage intentionnellement;
- b) le conducteur a causé le dommage en état d'ivresse;
- c) le dommage a été causé par le conducteur sans permis de conduire;
- d) le dommage a été causé par le conducteur qui est entré en possession du véhicule par suite d'une infraction³⁴;
- e) le conducteur conduisait le véhicule non immatriculé;
- f) le dommage a été causé par le possesseur dérivé du véhicule automobile, ce qui ne concerne pas le conjoint de la personne nommée dans la carte d'immatriculation et d'autres personnes proches entretenues par elle (§19 al. 1^{er} du règlement).

L'établissement d'assurances n'a le droit de recours à l'égard du conducteur que dans les cas limitativement énumérés par le règlement (§19 al. 1^{er}). Si nous parlons de la prétention récursoire du PZU, il est tout à fait évident que la condition préalable de sa naissance est le paiement des prestations au profit des victimes par l'établissement d'assurances.

Dans les cas justifiés du point de vue social et économique, l'établissement d'assurances peut réduire sa prétention récursoire vis-à-vis du conducteur à la somme égale à la moitié de la prestation payée à la victime; la somme réclamée du conducteur ne peut alors dépasser 10 000 zlotys. La limitation de la prétention n'est pas applicable aux cas où le dommage a été causé intentionnellement ou par le conducteur qui était possesseur dérivé susmentionné (pt f; cf. aussi § 19 al. 2 du règlement).

La prétention récursoire est exigible dès que l'établissement d'assurances a payé en entier la prestation due à la victime.

³⁴ La disposition du § 19 al. 1 et 2 du règlement ne concerne pas les conducteurs non-résidents.