

ALDONA KAMELA-SOWIŃSKA

## FUNKCJONALNY CHARAKTER PRZEMIAN UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Szybko rosnący w świecie, a także w Polsce, rozwój motoryzacji połączony jest nieuchronnie z rosnącą wciąż liczbą wypadków drogowych. W ich wyniku poszkodowani są nie tylko posiadacze i pasażerowie pojazdów mechanicznych, ale także inne osoby korzystające z dróg publicznych<sup>1</sup>.

Skutki wypadków drogowych ze względu na swój charakter prowadzą do poważnych konsekwencji społecznych i ekonomicznych<sup>2</sup>. Wypadek drogowy bowiem pociąga za sobą nie tylko straty bezpośrednie, takie jak straty osobowe, materialne oraz koszty utrzymania osób pozostających po ofierze wypadku, lecz również straty w postaci zmniejszenia produkcji i inne.

W tej sytuacji problem wypadków drogowych staje się zagadnieniem społecznym o bardzo poważnym znaczeniu. Gdy uwzględni się, że w wypadkach tych powstają znaczne straty materialne, to trzeba uznać, że mamy do czynienia z problemem natury gospodarczej, który zmusza do stosowania wielu środków zmierzających do zmniejszenia liczby i rozmiarów szkód spowodowanych wypadkami drogowymi i pokrycia wynikłych strat.

Mimo szeroko stosowanej profilaktyki wypadki drogowe, choć zapewne w mniejszej liczbie, zdarzać się będą. Dlatego też wszystkie kraje z rozwiniętą lub rozwijającą się motoryzacją usiłują wprowadzić urządzenia mające na celu złagodzenie jej ujemnych skutków. W rządzie problemów odnoszących się do zagadnień wypadków drogowych niezaprzeczalnie, ze względu na swój społeczny charakter, po prewencji wypadkowej, najważniejsze miejsce zajmuje problem zabezpieczenia na rzecz ofiar wypadków świadczeń finansowych, pozwalających na wyrów-

<sup>1</sup> W Polsce zdarzają się dziennie 152 wypadki drogowe, w których ginie 13 osób, a 103 odnoszą rany (dane z lat 1970 - 1975).

<sup>2</sup> Obliczenia Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej wskazują, że straty materialne z powodu jednego zabitego w wypadku drogowym szacuje się na około 450 tys. zł, a jednego rannego na około 48 tys. zł. Z szacunkowych obliczeń wynika, że jeden wypadek kosztował w Polsce (dane z 1970 r.) 114 tys. zł, a ogólne straty jakie pociągnęły wypadki obliczane są na sumę 3,3 mld zł.

nianie szkód materialnych i w miarę ludzkich możliwości także i moralnych spowodowanych przez te wypadki. Narzędziem, które w możliwie najpełniejszym stopniu zaspokaja potrzebę gospodarczej pomocy ofiarom wypadków drogowych, jest ubezpieczenie. Ochrona ubezpieczeniowa traktowana jako gotowość ubezpieczyciela wyrównania ewentualnych szkód doznanych przez poszkodowanego, jako taka nie może oczywiście zapobiec wypadkowi, ani przywrócić w naturze tego, co uległo zniszczeniu. Możliwa jest natomiast pomoc gospodarcza poszkodowanej jednostce. Aby ochrona ubezpieczeniowa świadczona ofiarom wypadków drogowych była dla tych osób możliwie najbardziej skuteczna, ustawodawcy wielu państw szukają najlepszych rozwiązań prawnych, które regulowałyby zasady świadczenia tej ochrony. Stosowanie w omawianej kwestii konkretnych rozwiązań prawnych jest więc jedną z form sterowania gospodarczego za pomocą prawa.

Aby zrozumieć więc cel i istotę ubezpieczeń komunikacyjnych występujących w obecnej postaci należy prześledzić ich rozwój w czasie. Ubezpieczenia te, występujące w obecnej formie są wynikiem długiego procesu rozwojowego, na który miały wpływ najróżniejsze czynniki. Nie sposób zajmować się ubezpieczeniem komunikacyjnym w całkowitym oderwaniu od ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ogóle, bez naświetlenia przyczyn jej powstania, kształtowania i zastosowania w ubezpieczeniach komunikacyjnych oraz ewolucji tej konstrukcji prawnej od ochrony mienia ubezpieczającego do ochrony osoby poszkodowanej wskutek ruchu pojazdu samochodowego.

Pierwsze ślady odpowiedzialności cywilnej można spotkać już w prawie rzymskim; była to odpowiedzialność deliktowa jak i quasi — deliktowa. Ta ostatnia często niezależna od winy osoby sprawcy na przykład *deictum vel effesum; positum aut suspensum* lub *nauta, caupa, stabularina*<sup>3</sup>. Obecnie konstrukcja prawna odpowiedzialności cywilnej jest znana prawie wszystkim współczesnym ustawodawstwom. Rozwijana, dostosowywana do potrzeb stwarzanych przez współczesne społeczeństwa, występowała zawsze tam, gdzie osobie przypisywano odpowiedzialność bez względu na winę czy sprawstwo szkody. W sytuacji, gdy odpowiedzialność pokrycia strat uszczuplała majątek sprawcy lub była wliczana w ciężar kosztów prowadzonej przez niego działalności zmniejszając zysk, zrodziła się naturalna potrzeba zabezpieczenia się przed takimi sytuacjami. Ochronę taką dawało ubezpieczenie.

Pierwsze ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej można spotkać już w odległych czasach. W średniowieczu na przykład ubezpieczenia właścicieli okrętów od następstw wypadków na morzu obejmowały najczęściej także obowiązek odszkodowania z tytułu strat powstałych ze

<sup>3</sup> K. Kolańczyk, *Prawo rzymskie*, 1977 r., s. 428.

zderzenia statków, odszkodowania osób trzecich podczas wielkiej awarii itp.<sup>4</sup> Również w innych rodzajach ubezpieczeń występują elementy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jednakże nie można ich traktować jako ubezpieczenie o.c. sensu stricto<sup>5</sup>. Dopiero unormowanie przesłanek i granic odpowiedzialności we współczesnych ustawodawstwach stworzyło warunki do wykształcenia się tej formy ubezpieczenia. Z pierwszym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej spotykamy się we Francji w odniesieniu do transportu konnego w roku 1825.<sup>6</sup> Jednakże prawdziwy rozkwit tego ubezpieczenia rozpoczął się wraz z wprowadzeniem w życie ustaw o odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców za wypadki przy pracy, która to odpowiedzialność oparta była na zasadach ryzyka. Ustawy te wydano wskutek wzrastającej liczby nieszczęśliwych wypadków związanej z zastosowaniem na skalę przemysłową techniki maszynowej oraz jako pewne ustępstwo wywalczone przez masy robotnicze<sup>7</sup>. Bezpośrednio po ukazaniu się tych aktów prawnych przedsiębiorcy zaczęli szukać środków zmierzających do złagodzenia skutków — głównie materialnych — tak ukształtowanej odpowiedzialności i znaleźli je w ubezpieczeniu. Tak więc ubezpieczenie to było wyrazem egoistycznej obawy przed ewentualną koniecznością ponoszenia ciężaru odszkodowania<sup>8</sup>. Instytucja ta pomyślana była pierwotnie jako chroniąca mienie pracodawcy. Często zdarzały się przypadki, w których pracodawca, wykorzystując swą lepszą sytuację majątkową oraz wszelkie formy uzależniania pracownika nie wypłacał temu ostatniemu odszkodowania z tytułu wypadku przy pracy lub zmniejszał je. Pracownik — z drugiej strony — nie wiedząc o ubezpieczeniu czy o jego wysokości godził się na proponowane przez pracodawcę odszkodowanie. Tak więc ubezpieczenie to w żadnym razie nie było pomyślane jako mające na celu ochronę osób poszkodowanych. Wprawdzie chroniło ono z konieczności pośrednio także poszkodowanych, jednakże idee socjalne, które w obecnych czasach odgrywają tak ważną rolę, były zupełnie bez znaczenia<sup>9</sup>. Ponieważ działalność ubezpieczającego mogąca wyrządzić szkody osobie trzeciej może być różnorodna, a ponadto ubezpieczający może przy tej działalności korzystać z urządzeń zwiększających niebezpieczeństwo szkód dla otoczenia, ubezpieczyciele musieli wyodrębnić

<sup>4</sup> M. Burdowicz, *Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (o.c.)*, Przegląd Ubezpieczeniowy 1922, z. 2, s. 1.

<sup>5</sup> A. Wąsiewicz, *Proces rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*, RPEiS, 1970, s. 89.

<sup>6</sup> W. Rajcher, *Spoleczno-historyczne typy ubezpieczeń*, 1951, s. 189.

<sup>7</sup> W Niemczech ustawia z 1871 r., w Anglii z 1899 r., we Francji z 1898, W. Rajcher, op. cit., s. 189.

<sup>8</sup> Ibidem.

<sup>9</sup> A. Wąsiewicz, op. cit., s. 89.

poszczególne kategorie ubezpieczenia odpowiedzialności, które powstały w związku z określoną działalnością ubezpieczającego<sup>10</sup>.

Ubezpieczenie zatem obejmuje już tylko ryzyko łączące się ściśle z określoną kategorią zdarzeń rodzących odpowiedzialność cywilną. Ponieważ wypadki samochodowe stwarzały określone ustawami podstawy odpowiedzialności za szkodę, odpowiedzialność cywilną niejako automatycznie rozciągnięto na odpowiedzialność za szkody wywołane ruchem pojazdu samochodowego. Przy wprowadzeniu tej konstrukcji prawnej do ubezpieczeń samochodowych nie rozpatrywano, czy spełnia ono należycie funkcję ochrony ofiar wypadków drogowych, ponieważ istota tego ubezpieczenia miała za cel wyłącznie ochronę całości majątku sprawcy wypadku — nie uwzględniało ono w ogóle, bądź w stopniu niedostatecznym, interesu ofiary. W taki też sposób, wraz z rozwojem motoryzacji i ukształtowaniem się podstaw odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikłe z ruchu pojazdu samochodowego, wyodrębniło się w oddzielną formę ubezpieczenie tej odpowiedzialności.

Początkowo ubezpieczenie o.c. z ruchu pojazdów samochodowych było dobrowolne, tak jak większość innych rodzajów ubezpieczeń. W wielu państwach burżuazyjnych rola obowiązkowych ubezpieczeń była nie doceniana lub wręcz nie cieszyła się popularnością<sup>11</sup>. Pierwsze polisy ubezpieczeniowe o.c. z ruchu pojazdów samochodowych wprowadziła w 1898 r. Anglia<sup>12</sup>. Obejmowały one często ryzyko ognia, a od 1899 ryzyko zderzenia z innym pojazdem. Od 1911 r. istnieje w Anglii dość powszechny system zwany blokowym, w którym jedną polisą objęte są ubezpieczenia o.c., n.w., a.c. W Stanach Zjednoczonych pierwsze polisy o.c. pojawiają się w tym samym roku co w Anglii, gdy tymczasem ubezpieczenia casco rozwijają się dopiero od 1902 r.<sup>13</sup>

Należy zwrócić uwagę na rzecz charakterystyczną, że w komunikacji samochodowej — w przeciwieństwie do żeglugi morskiej czy rzecznej — najdawniejszym i do dziś najistotniejszym jest ubezpieczenie nie samego pojazdu (autocasco) ani ładunku (cargo), lecz odpowiedzialności cywilnej<sup>14</sup>. Stopniowo ubezpieczenia o.c. w tym zakresie wprowadziły ustawodawstwa wszystkich rozwiniętych gospodarczo państw.

Szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych, a w szczególności rosnąca wciąż liczba wypadków drogowych sprawiły, że z biegiem lat przewaga ubezpieczeń o.c. nad innymi rodzajami ubezpieczeń komunikacyjnych staje się coraz wyraźniejsza. Jest to w pełni uzasadnione

<sup>10</sup> Tenże, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 34.

<sup>11</sup> W. Rajcher, op. cit., s. 295.

<sup>12</sup> W. Górski, *Z historii ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych*, 1961, nr 11, s. 3.

<sup>13</sup> Pierwsze polisy ubezpieczenia o.c. z tytułu ruchu pojazdów mechanicznych wzorowane były na polisach Lloyd'a.

<sup>14</sup> W. Górski, *Ubezpieczenia transportowe*, 1974, s. 194.

względami społecznymi. O ile w ubezpieczeniu casco zainteresowany jest posiadacz pojazdu, w ubezpieczeniach cargo nadawca lub odbiorca przesyłki, to w ubezpieczeniu o.c. (a także n.w.) zainteresowane jest całe społeczeństwo. Dodatkową przyczyną szybkiego rozwoju ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdu samochodowego jest okoliczność, że zdrowie i życie ludzkie są cenione coraz wyżej, tak że odszkodowanie z tytułu szkód wyrządzonych ruchem pojazdu na osobie, przekracza wartość samego pojazdu<sup>15</sup>. Należy podkreślić fakt, że pierwszym krokiem społecznej weryfikacji odpowiedzialności cywilnej, działającej na korzyść osoby poszkodowanej było wprowadzenie obostrzonej odpowiedzialności opartej na ryzyku. Ponieważ wina jest tradycyjną podstawą odpowiedzialności, oparcie odpowiedzialności na innych zasadach musi być podyktowane specjalnymi, społecznie uzasadnionymi względami i zastosowane, gdy ustawa tak stanowi<sup>16</sup>.

Ustawowe zapewnienie poszkodowanemu ochrony przez wprowadzenie odpowiednio ostrzejszych zasad odpowiedzialności za wypadki samochodowe okazały się w wielu krajach niewystarczające. Bardzo często pokrzywdzony uzyskiwał korzystne dla siebie orzeczenie sądu, lecz nie mógł wyegzekwować należnego mu odszkodowania ze względu na niewypłacalność odpowiedzialnego sprawcy<sup>17</sup>. W miarę wzrostu liczby samochodów większość ich posiadaczy nie byłaby w ogóle w stanie wypełnić ciężącego na nich ustawowego obowiązku pokrycia szkody wyrządzonej innym osobom w razie wypadku.

Okoliczności te sprawiły, że ustawodawcy większości państw, głównie europejskich, sięgali po radykalniejszy środek ochrony osób poszkodowanych, a mianowicie wprowadzili obowiązek ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów samochodowych. Wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia służy zawsze ochronie określonej kategorii dóbr, w której zainteresowane jest całe społeczeństwo. Ponieważ nie można przy tym — jeśli chodzi o zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej tych dóbr — polegać wyłącznie na świadomości ich posiadaczy, konieczna jest ingerencja państwa, które drogą stosowania przymusu czyni tę ochronę skuteczniejszą<sup>18</sup>. Uwagę tę można odnieść do obowiązkowego ubezpieczenia o.c. z tytułu ruchu pojazdów mechanicznych z podkreśleniem, że owym chronionym dobrem jest dobro szczególnego rodzaju, a mianowicie życie i zdrowie człowieka, a w następnej kolejności integralność majątku potencjalnie poszkodowanych<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> W. Czachórski, *Prawo zobowiązań*, 1968, s. 272.

<sup>17</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 35.

<sup>18</sup> W. Warkało, *Prawo ubezpieczeniowe*, 1974, s. 77 - 78.

<sup>19</sup> Teza ta może się kłócić z klasyczną definicją ubezpieczenia o.c., według której przedmiotem ochrony tego ubezpieczenia jest całość aktywów ubezpieczającego, a nie interes osób przez niego poszkodowanych. Uwagi zawarte w dalszej części wywodów prowadzą jednak do innych wniosków.

Tendencje zmierzające do wprowadzenia obowiązku ubezpieczenia o.c. niemal we wszystkich krajach opierają się na tych samych przesłankach<sup>20</sup>. Powszechnie jako główny motyw wysuwa się — wyżej wspomniany — wzrost liczby wypadków i szkód, które coraz częściej pozostawały nie wyrównane przez osoby zobowiązane do tego. Drugiej przyczyny należy upatrywać w surowych zasadach odpowiedzialności cywilnej i zależności między ukształtowaniem się i zakresem tej odpowiedzialności a ubezpieczeniem. Tylko tam gdzie osoba potencjalnie odpowiedzialna ma możliwość ubezpieczyć się, ustawodawca jest skłonny wprowadzić odpowiedzialność obiektywną. Jest również trzeci powód stosowania przymusu ubezpieczenia w omawianej dziedzinie. Jest nim potrzeba poczucia choćby względnego bezpieczeństwa, tak po stronie sprawcy, jak i poszkodowanego. Obowiązkowe ubezpieczenie gwarantuje, że obaj, poszkodowany i odpowiedzialny sprawca szkody, nie doznają uszczerbku majątkowego na skutek wypadku samochodowego w takim rozmiarze, który powodowałby znaczne pogorszenie ich sytuacji materialnej.

Motywy wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów samochodowych wyraźnie wskazują, że instytucja ta powołana została do życia głównie w interesie poszkodowanego.

Nie należy jednak przypuszczać, że wprowadzenie ubezpieczenia o.c. i obowiązku takiego ubezpieczenia było sprawą prostą, i że w materii tej istniała jednomyślność i zgodność poglądów. Już kwestia powołania do życia ubezpieczeń o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych okazała się w wielu krajach niezmiernie kontrowersyjna. Za przykład może służyć Francja. Kraj ten był kolebką ubezpieczeń o.c. z ruchu pojazdów drogowych (początkowo konnych). Właśnie we Francji ten rodzaj ubezpieczeń budził poważne zastrzeżenia, a przez niektórych autorów był nawet uważany za sprzeczny z podstawowymi zasadami prawa. Ubezpieczenie o.c. uważano niekiedy za niemoralne, w tym sensie, że przyjmując odpowiedzialność majątkową właściciela pojazdu czyni go tym samym bardziej lekkomyślnym. Przeciwnicy ubezpieczenia o.c. powoływali się przy tym na ogólną zasadę prawną, iż nikt nie może być z góry zwolniony od odpowiedzialności z tytułu czynu niedozwolonego nawet w zakresie majątkowym. Tego rodzaju rozumowanie przeważało we francuskiej nauce prawa cywilnego aż do 1845 r. Dopiero orzeczenie Cour Royale de Paris z 1 lipca 1845 r. ostatecznie przesądziło sprawę, uznając ubezpieczenie tego typu za zgodne z prawem i tym samym dopuszczalne<sup>21</sup>. Pierwszą propozycję obowiązkowego ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych złożono we francuskim parla-

<sup>20</sup> Wymieniam za A. Wąsiewiczem, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 38-40, tam też zobacz dokładne rozważania i argumentację oraz zamieszczoną literaturę.

<sup>21</sup> W. Górski, *Z historii...*, s. 3.

mencie w 1922 r. i mimo licznych głosów popierających tę inicjatywę przymusowe ubezpieczenie o.c. wprowadzono dopiero w 1958 r.<sup>22</sup>

Wątpliwości moralne w tym względzie nie wydają się uzasadnione. Doświadczenie życiowe dowodzi, że osoba prowadząca pojazd ma na względzie przede wszystkim własne bezpieczeństwo i bezpieczeństwo osób przewożonych, następnie odpowiedzialność karną w razie spowodowania wypadku, a na końcu występuje obawa przed odpowiedzialnością majątkową. Należy dodać, że praktyka szybko przeszła do porządku nad zastrzeżeniami typu moralnego. Najlepszym tego dowodem jest szybko wzrastający udział ubezpieczenia o.c., którego obroty sięgają w krajach Europy Zachodniej 35 - 40% ogólnego obrotu zakładów ubezpieczeń<sup>23</sup>.

Trudno też zgodzić się z poglądami przeciwników obowiązkowego ubezpieczenia, którzy twierdzą, że obowiązek ten ogranicza swobodę postępowania jednostki. Nie dzieje się to co prawda ze szkodą dla osób niewypłacalnych lub wypłacalnych nie w pełni, ponieważ mają one i tak moralny i prawny obowiązek naprawienia szkody. Jednakże jest spora grupa takich osób, które posiadają dostateczne środki, aby pozostać nie ubezpieczonym<sup>24</sup>. Z zarzutami tymi o tyle trudno się zgodzić, że grupa osób dysponująca w każdej chwili sumą środków finansowych wystarczających na pokrycie roszczeń poszkodowanego jest niewielka w porównaniu z olbrzymią liczbą posługujących się pojazdami mechanicznymi. Czynienie wyjątku na rzecz tak nielicznej grupy nie byłoby racjonalne i stwarzałoby kłopoty natury technicznej.

Kontrowersje dotyczące wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia o.c. dotyczą wielu różnych kwestii, jednakże koncentrują się wokół trzech podstawowych problemów:

- 1) wpływu ubezpieczenia na osłabienie ostrożności kierowców,
- 2) zastąpienia obowiązkowego ubezpieczenia innymi systemami zabezpieczeń,
- 3) względnej skuteczności obowiązkowego ubezpieczenia<sup>25</sup>.

Mimo spornego charakteru niektórych zasad ubezpieczenia o.c., mimo dyskusyjności niektórych w praktyce stosowanych rozwiązań, ubezpieczenie to występuje w prawie wszystkich krajach europejskich.

Obowiązek ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych pierwsza wprowadziła Norwegia ustawą z 1912 r. (zrealizowaną w 1926 r.), choć prymat Norwegii jest w tej kwestii sporny. Wspomniana ustawa uzależniała udzielenie prawa jazdy od złożenia przez właściciela pojaz-

<sup>22</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 41.

<sup>23</sup> W. Górski, *Ubezpieczenia transportowe w rozwoju historycznym*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej 1962, nr 8.

<sup>24</sup> Takie i podobne poglądy zawarte są w książce Ch. Claeys, *U assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile*, Paris, 1969.

<sup>25</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 42.

du depozytu w gotówce bądź kaucji ze strony banku lub towarzystw ubezpieczeń. Ponieważ ten ostatni sposób był najczęściej praktykowany, wytworzyło się przekonanie, że ustawa z 1912 r. wprowadziła obowiązek ubezpieczenia o.c.<sup>26</sup>

Dnia 7 kwietnia 1914 r. umową międzykantonalną obowiązek ubezpieczenia o.c. wprowadziła Szwajcaria, a następnie Dania (20 marca 1918), Austria (20 grudnia 1929), Anglia (1 sierpnia 1930). Z krajów socjalistycznych, oprócz ZSRR i Albanii, wszystkie wprowadziły obowiązkowe ubezpieczenie. W Stanach Zjednoczonych przymusowe ubezpieczenie istnieje tylko w trzech stanach: Massachusetts (od 1927 r.), Nowy Jork (od 1957 r.) i Północna Karolina (1958). W 44 stanach występuje system „financial responsibility law”<sup>27</sup>, a w trzech: Północna Dakota (1947 r.), New Jersey (od 1955 r.), Maryland (od 1959 r.) posiadają jako uzupełnienie Fundusz Gwarancyjny. Obowiązkowe ubezpieczenie o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych występuje również w Nowej Zelandii (ustawa z 25 lipca 1930 r.), Maroku (dekret wezyra z 6 listopada 1941 r.), Etiopii (5 maja 1960), a także Paragwaju i Wenezueli.

Ciekawą ewolucję przeszło obowiązkowe ubezpieczenie o.c. w Anglii. Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego oparta jest tam na starych zasadach common law, a więc na zasadzie winy. W związku z tym mogło się tak zdarzyć, że osoba poszkodowana w wypadku samochodowym — wobec braku lub niemożności udowodnienia winy po stronie kierowcy — nie mogła uzyskać odszkodowania. Tak skonstruowana koncepcja odpowiedzialności stanowiła poważną przeszkodę w spopularyzowaniu ubezpieczenia o.c. W tej sytuacji, aby nie podważać zaufania klientów do samej idei ubezpieczeń obowiązkowych, powołano w 1946 r. specjalną komisję (Motor Insurance Bureau), której zadaniem było skorygowanie niedogodności stanu prawnego. Instytucja ta gromadzi również specjalny fundusz na pokrycie roszczeń osób pozbawionych bez swej winy możliwości ich dochodzenia.

Najpóźniej obowiązkowe ubezpieczenia o.c. związane z ruchem pojazdów samochodowych wprowadził w Europie ustawodawca włoski ustawą z dnia 24 grudnia 1969 r.<sup>28</sup> We Włoszech podkreśla się, że głównym motywem wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia o.c. była ko-

<sup>26</sup> Ibidem, s. 36.

<sup>27</sup> Istota systemu „financial responsibility law” polega na tym, że tylko kierowca, który spowodował już wypadek połączony ze szkodą na osobie lub mieniu, obowiązany jest przedstawić „zapewnienie wypłacalności” na przyszłość w postaci polisy ubezpieczeniowej lub dowodu złożonej do depozytu kaucji pieniężnej. Poszkodowany, który jest pierwszą ofiarą posiadacza pojazdu mechanicznego, nie ma pewności co do zaspokojenia swoich roszczeń, dlatego jako uzupełnienie tego systemu wprowadzono Fundusz Gwarancyjny. System „financial responsibility law” oraz jego odmiana „safety responsibility law” obowiązuje również w Kanadzie poza prowincją Saskatchewan.

<sup>28</sup> Ustawa nr 990 weszła w życie dnia 12 czerwca 1971 r.

nieczność udzielenia bardziej skutecznej ochrony interesów osób poszkodowanych w wypadku drogowym<sup>29</sup>. Omawiany akt prawny wprowadza dwa rodzaje ubezpieczeń o.c. — zasadnicze, co do którego istnieje przy-  
mus jego zawarcia oraz obowiązkowe ubezpieczenie majątkowe (*l'assurance directe du domage*), które powstaje *ex lege* bez konieczności za-  
warcia umowy ubezpieczenia. Jeżeli poszkodowanemu nie przysługuje  
odszkodowanie z żadnego z wymienionych ubezpieczeń, świadczenie wy-  
płaca Fundusz Gwarancyjny dla ofiar wypadków drogowych<sup>30</sup>.

Obowiązkowe ubezpieczenie o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych  
wprowadziły także, poza ZSRR, wszystkie specjalistyczne kraje euro-  
pejskie.

W ZSRR ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów samochodowych nie są  
prowadzone, ponieważ ubezpieczenie o.c. nie jest w ogóle znane w tym  
kraju<sup>31</sup>. W zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych obowiązuje tylko  
powszechne ubezpieczenie n.w. pasażerów w komunikacji dalekobieżnej.  
Trudno określić w jakim stopniu na ten stan rzeczy złożył się brak tra-  
dycji w tym dziale ubezpieczeń, a w jakim względy natury teoretycz-  
no-ideologicznej. Ubezpieczenie o.c. ma bowiem za przedmiot nie ściśle  
określoną rzecz, lecz całość sytuacji majątkowej posiadacza pojazdu me-  
chanicznego, stąd też mogło być w pewnym sensie uznane za ubezpie-  
czenie „interesów”, negatywnie oceniane w nauce radzieckiej<sup>32</sup>. W ZSRR  
do niedawna nie odczuwano potrzeby tego rodzaju ubezpieczeń, wszelkie  
bowiem zakłady wprawione w ruch przy użyciu sił przyrody, jak też  
pojazdy samochodowe, których ruch powoduje szkodę pociągając za so-  
bą obowiązek odszkodowania, znajdowały się prawie wyłącznie w rę-  
kach organizacji państwowych, które są zawsze zdolne do pokrycia  
ewentualnych szkód. Dopiero ostatnio, w związku z szybkim rozwojem  
motoryzacji indywidualnej oraz natężeniem ruchu na drogach, problem  
ewentualnego ubezpieczenia o.c. może stać się w ZSRR aktualny.

Ubezpieczenie obowiązkowe (nie tylko w zakresie o.c.) może być  
zawarte w dwóch formach. W niektórych krajach znane są ubezpiecze-  
nia wynikające wprost z mocy przepisu ustawy. W innych krajach, obo-  
wiązek ubezpieczenia ma charakter administracyjny, choć obramowany  
surowymi rygorami karnymi, realizowany jest w trybie umowy. Peł-  
niejszą ochronę ubezpieczeniową ofiar wypadków samochodowych za-  
pewniają systemy oparte na ubezpieczeniu powstającym *ipso iure*, po-

<sup>29</sup> G. Fanelli, *Le nouveau système italien de protection des victimes de la cir-  
culation des véhicule à moteur*, *Revue Générale des Assurances Terrestres* nr 2,  
1971, s. 155.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 167.

<sup>31</sup> W. Górski, *Ubezpieczenie...*, s. 199, poza odpowiedzialnością cywilną arma-  
tora, zob.: W. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatorów*  
w ZSRR, 1975, nr 10.

<sup>32</sup> W. K. Rajcher, *op. cit.*, s. 316 i nast.

nieważ ubezpieczenie to zaczyna działać w momencie spełnienia się dyspozycji normy prawnej powołującej to ubezpieczenie do życia, czyli niejako samoczynnie i trwa tak długo, dopóki istnieje przedmiot tym ubezpieczeniem objęty — przy czym nie chodzi tu o sam fakt fizycznego istnienia przedmiotu — lecz również o to, by miał on cechy wskazane w omówionym przepisie<sup>33</sup>. W przypadku ubezpieczenia umownego, momentem, w którym rozpoczyna działać ochrona poszkodowanego, jest moment zawarcia umowy (lub czasem opłacenia składki), a ta może nie zostać zawarta mimo obowiązków ciążących na podmiocie zobowiązanym, co w wielu systemach działa bezpośrednio na niekorzyść poszkodowanego.

Idea zapewnienia ofiarom wypadków drogowych realizacji prawa do odszkodowania występuje we współczesnych ustawodawstwach — jak na to już wskazywano — najczęściej jako obowiązkowe ubezpieczenie o.c. właścicieli (lub posiadaczy) pojazdu z tytułu szkód wyrządzonych osobom trzecim w związku z ruchem pojazdów samochodowych. Celem nadrzędnym tego ubezpieczenia jest więc nie zapewnienie posiadaczowi (właścicielowi) pojazdu samochodowego ochrony majątkowej — a względy społeczne — zapewnienie uzyskania odszkodowania ofierze wypadku.

Zagadnieniem, które wiąże się ze społecznym sensem ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych, jest sposób określania zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela. Dość powszechnie przyjął się początkowo system sum gwarancyjnych; stanowi on odpowiednik sum ubezpieczenia, w których przedmiotem ubezpieczenia jest określony przedmiot (rzecz). Tak ukształtowany model posiada tę wadę, że nie obejmuje szkód wykraczających poza ustalone sumy gwarancyjne. Dlatego też wiele ustawodawstw — często już przy wprowadzaniu obowiązkowego ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych — zniosło sumy gwarancyjne. Ze społecznego punktu widzenia jest rzeczą istotną, aby osoba poszkodowana w wypadku drogowym otrzymała pokrycie w pełnej wysokości szkody<sup>34</sup>. Postulat ten wynika także ze socjalistycznej zasady pełnej ochrony ubezpieczonego. Odejście od sum gwarancyjnych było dalszym krokiem w kierunku zmiany proporcji między ochroną majątku sprawcy a zapewnieniem odszkodowania ofierze wypadku na rzecz tej ostatniej.

Samo zawarcie umowy ubezpieczenia o.c. przez sprawcę szkody nie stwarza jeszcze rzeczywistej ochrony dla ofiary wypadku. Przyjmuje się wprawdzie, że świadczenie ubezpieczeniowe powinno być przeznaczone — zgodnie z jego gospodarczym celem — na zaspokojenie rosz-

<sup>33</sup> Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz, *Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych*, 1973, s. 77.

<sup>34</sup> W. Górski, *Z historii...*, s. 4.

czeń poszkodowanego, jednakże sama konstrukcja umowy ubezpieczenia o.c. tego nie gwarantuje. Nie jest przecież wykluczone, że posiadacz polisy zamiast zwolnić się za pomocą świadczenia ubezpieczeniowego od długu wobec poszkodowanego (wierzyciela), zużywa je świadomie na inne cele. Poza tym, w przypadku niewypłacalności sprawcy szkody, osoba poszkodowana musi dzielić się z pozostałymi wierzycielami ubezpieczającego odszkodowaniem płatnym z ubezpieczenia, ponieważ wchodzi ono do ogólnego majątku<sup>35</sup>. Słabość takiego rozwiązania dostrzegano od dawna i poszukiwano rozwiązań, które gwarantowałyby zużycie świadczenia z ubezpieczenia o.c. tylko na zaspokojenie roszczeń odszkodowawczych ofiary wypadku. Postulaty doktryny wzmocnienia pozycji poszkodowanego realizowano różnymi drogami:

- 1) poprzez system prawa zastawu na wierzytelność z ubezpieczenia o.c.,
- 2) przez przywilej pierwszeństwa na wierzytelność z ubezpieczenia o.c.,
- 3) przez przyznanie poszkodowanemu prawa bezpośredniego roszczenia do ubezpieczyciela l(tzw. *actio directa*).

Prawo zastawu na wierzytelność, jakie z tytułu ubezpieczenia o.c. posiada ubezpieczający do ubezpieczyciela, jest bodajże najwcześniejszą metodą wykorzystaną przez legislację dla polepszenia sytuacji prawnej osoby trzeciej, poszkodowanej w wypadku komunikacyjnym.

W systemach prawnych Europy jako pierwsza rozwiązanie takie wprowadziła Szwajcaria ustawą o umowie ubezpieczenia z 2 kwietnia 1908 r. art. 60 ust. 1 zdanie 1<sup>36</sup>. Rozwiązanie podobne do szwajcarskiego przyjęła austriacka ustawa o odpowiedzialności za szkody z ruchu pojazdów mechanicznych z 9 sierpnia 1908 r.<sup>37</sup> Ustawa ta poszła dalej, przyznając na rzecz osoby poszkodowanej w wypadku samochodowym uprzywilejowane prawo zastawu na wierzytelności ubezpieczającego do ubezpieczyciela o.c.<sup>38</sup> Prawo zastawu na wierzytelności, jako prawo akcesoryjne, powstaje z chwilą zaistnienia tej wierzytelności

<sup>35</sup> Por. M. Picard, A. Besson, *Les assurances terrestres en droit francais*, t. I, 1970, s. 550. L. Pokorzyński, *Odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec ofiar wypadków komunikacyjnych w systemach prawnych Europy Zachodniej*, *Studia Ubezpieczeniowe*, t. II, 1975, s. 120.

<sup>36</sup> Rozwiązanie przyjęte w Szwajcarii — według H. Möliera — jest spokrewnione z prawem pierwszeństwa zgodnie z art. 2102 p. 8 francuskiego CC. *Ist die Einführung eines eingenen Rechts des Drittgeschädigten gegen den Haftpflichtversicherer, insbesondere in der Kraftfahrhaftpflichtversicherung, empfehlenswert?* Bern 1965, s. 15.

<sup>37</sup> L. Pokorzyński, op. cit., s. 121.

<sup>38</sup> Austriacka ustawa samochodowa obowiązywała od 1908 r. także na ziemiach polskich zaboru austriackiego. Treść wspomnianego przepisu budziła liczne kontrowersje już w fazie ustawodawczej. Dopiero drugi z kolei projekt ustawy (1904 - 1907) został przyjęty. K. Spiegel, *Prawo zastawu w ubezpieczeniach od odpowiedzialności cywilnej*, *Przegląd Ubezpieczeniowy*, 1931, nr 1, s. 14- 15.

(z chwilą zajścia faktu wywołującego odpowiedzialność). Dopiero wtedy powstała po stronie ubezpieczającego wierzytelność może być przedmiotem prawa zastawu. Dlatego jest niemożliwe, aby wierzytelność ta mogła zostać obciążona wcześniej jakimś innym prawem zastawu. Znaczenie prawa zastawu polega praktycznie na tym, że stanowi ono przeszkodę dla ubezpieczyciela w dokonaniu zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego do rąk ubezpieczającego wbrew interesom osoby poszkodowanej<sup>39</sup>. Może on wprawdzie wypłacić świadczenie bezpośrednio do rąk ubezpieczonego, ale ponosi ryzyko takiego działania, bowiem jako dłużnik zastawionego prawa jest bezpośrednio odpowiedzialny wobec poszkodowanego. Gdyby więc poszkodowany nie otrzymał należnego odszkodowania, mógłby w drodze egzekucji dokonać zajęcia wierzytelności ubezpieczającego wobec ubezpieczyciela i zażądać, by ubezpieczyciel po raz wtóry uiścił odszkodowanie, tym razem bezpośrednio do jego rąk.

Pomijając komplikacje natury procesualnej<sup>40</sup> trudno uznać, że system prawa zastawu daje poszkodowanemu pełną ochronę przed ujemnymi skutkami wypadku drogowego. Zastaw bowiem, na co już wskazywano, istnieje tylko o tyle, o ile istnieje prawo, na którym został ustanowiony. Może więc nie powstać lub zostać osłabiony zarzutami przysługującymi ubezpieczycielowi w stosunku do ubezpieczającego (np. nieopłacenie składki, spowodowanie wypadku rozmyślnie) lub może okazać się całkowicie bezprzedmiotowy. Fakt więc, że według tak ukształtowanego systemu ochrony poszkodowany korzysta nie z własnego, lecz z cudzego prawa, jest najistotniejszym mankamentem tego rozwiązania. Nie zapewnia on więc poszkodowanemu pełnej ochrony, a jego znaczenie we współczesnych systemach prawnych maleje.

Innym rozwiązaniem w zakresie ochrony ubezpieczeniowej osoby poszkodowanej w wypadku komunikacyjnym jest wprowadzenie na rzecz poszkodowanego przywileju pierwszeństwa w zaspokojeniu roszczenia osoby trzeciej z wierzytelności ubezpieczeniowej. Rozwiązanie to spotkać można w ubezpieczeniach o.c., tam gdzie stosunkowo wcześniej zaznaczyła się tendencja do wzmocnienia pozycji poszkodowanego, szczególnie w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Odrębności poszczególnych systemów prawnych sprawiły, że regulacja ta nie wszędzie wykazywała jednolitą formę prawną<sup>41</sup>. Najwcześniej prawo to przyznało poszkodowanemu ustawodawstwo niemieckie<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> A. Ehrenzweig, *Die Rechtsordnung der Vertragsversicherung*, Wien, 1929, s. 367 — formułuje to, że „Das Pfandrecht wirkt Zahlungssperre”.

<sup>40</sup> Poszkodowany musi dokonać wielu czynności procesowych i egzekucyjnych w celu realizacji przysługującego mu prawa zastawu. Zob. L. Pokrzyński, op. cit., s. 122.

<sup>41</sup> M. Nestorowicz, E. Kowalski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej a ochrona poszkodowanego*, NP 1976, nr 7-8.

<sup>42</sup> Zob. wnikliwe rozważania na ten temat u H. Möllera, *Ist die Einführung...*

Jednakże i to rozwiązanie nie chroniło w stopniu wystarczającym poszkodowanego, ponieważ ubezpieczyciel mógł zwolnić się ze swego zobowiązania przez wypłatę świadczenia ubezpieczającemu. To zaś dawało temu ostatniemu możliwość dowolnego dysponowania świadczeniem z ewentualnym przeznaczeniem go na inne cele niż zaspokojenie roszczeń poszkodowanego. Ochrona poszkodowanego stała się znacznie skuteczniejsza dopiero od 1923 r., kiedy wprowadzono w Niemczech zakaz rozporządzania wierzytelnością ubezpieczeniową na rzecz innej osoby niż poszkodowany. Wypłata przez ubezpieczyciela świadczenia do rąk innej osoby niż poszkodowany, który nie miał bezpośredniego wpływu roszczenia od ubezpieczyciela, działa na niekorzyść poszkodowanego w sytuacji gdy ubezpieczyciel nie chciał dobrowolnie wypłacić świadczenia do jego rąk. Wówczas poszkodowany mógł albo dokonać zajęcia wierzytelności ubezpieczającego, albo doprowadzić do jej przelania na jego rzecz. Dopiero potem mógł żądać zaspokojenia swojego roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela<sup>43</sup>.

Najistotniejszą wadą tego systemu, podobnie jak i systemu prawa zastawu, jest jego wielostopniowość i sztuczność. Należy jeszcze dodać, że system przywileju na wierzytelności ubezpieczeniowej wprowadziły te ustawodawstwa, które z jednej strony uznawały potrzebę zwiększonej ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, z drugiej zaś, dla zachowania czystości konstrukcji prawnej umowy ubezpieczenia nie przyznały temu ostatniemu *actio directa* do ubezpieczyciela, ponieważ to kłóciłoby się z istotą umowy ubezpieczenia o.c., która nie jest umową zawartą na korzyść poszkodowanego. Przywilej pierwszeństwa poszkodowanego na wierzytelności z ubezpieczenia o.c. jak i ustawowe prawo zastawu można spotkać jeszcze do dziś w licznych ustawodawstwach<sup>44</sup>, jednakże nie występują one już w<sup>7</sup> odniesieniu do ubezpieczeń komunikacyjnych.

Najdalej idącym rozwiązaniem jest przyznanie poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia (*actio directa*) wobec ubezpieczyciela, z którym sprawca zawarł umowę ubezpieczenia o.c. Jest to sytuacja najkorzystniejsza dla poszkodowanego, ponieważ daje mu możliwość dochodzenia roszczeń od instytucji zwykle solidnej i wypłacalnej. Ponadto — co jest zwykle istotne — ubezpieczyciel może tylko w ograniczonym zakresie pod-

oraz tegoż: *Die Überwindung der Haftpflichtversicherung*, Juristische Wochenschrift, 1934, s. 1077 - 1078.

<sup>43</sup> H. Möller, *Ist die Einführung...*, s. 11.

<sup>44</sup> Przywilej pierwszeństwa istnieje w Belgii, gdzie art. 20 pkt 9 ustawy hipotecznej (wprowadzony ustawą z 24 maja 1937 r.) tworzy na rzecz poszkodowanego prawo zaspokojenia się z odszkodowania ubezpieczenia o.c. sprawcy, uchylając jednocześnie prawo innych wierzycieli. Konstrukcja taka przyjęta jest też w ustawodawstwie niemieckim według ustawy o mowie ubezpieczenia (VVG — Gesetz über den Versicherungsvertrag) z 30 maja 1908 r. Prawo zastawu występuje w szwajcarskiej ustawie o mowie ubezpieczenia z 2 kwietnia 1908 r.

nieść wobec poszkodowanego zarzuty, które przysługiwałyby mu w stosunku do ubezpieczającego.

Instytucja *actio directa* wywodzi się z prawodawstwa francuskiego. Została wykształcona głównie przez orzecznictwo tego kraju w drodze rozszerzającej się wykładni przepisów, a głównie art. 2102 c.c., do którego nowela z 28 maja 1913 r. włączyła § 8, przyznając osobie trzeciej prawo pierwszeństwa do odszkodowania z ubezpieczenia o.c. Przepis ten stanowił, że wypłata dokonana do rąk ubezpieczającego nie działa zwalniająco w stosunku do ubezpieczyciela, dopóki wierzyciele z prawem pierwszeństwa nie są zaspokojeni<sup>45</sup>. Z przepisu tego nie wynika jeszcze *actio directa*, a tylko przywilej poszkodowanego na wierzytelności o.c. oraz obowiązek zatrzymania przez ubezpieczyciela sumy płatnej z tego ubezpieczenia w interesie poszkodowanego. Interpretując powyższy przepis Sąd Kasacyjny w orzeczeniu z 14 czerwca 1926 r.<sup>46</sup> przyjął rozszerzającą wykładnię przyznając poszkodowanemu wskutek wypadku własne prawo do odszkodowania. Orzeczenie to stwierdza ponadto, że wyłącznie *actio directa* w umowie ubezpieczenia o.c. jest bezskuteczne w stosunku do poszkodowanego, gdyż prawo to posiada on z mocy ustawy<sup>47</sup>. Przyjęta wykładnia art. 2102 § 8 c.c. została recypowana przez art. 53 francuskiej ustawy o mowie ubezpieczenia z 13 lipca 1930 r., który zobowiązuje zakład ubezpieczeń do wypłaty świadczenia wyłącznie do rąk poszkodowanego, o ile nie został on wcześniej zaspokojony. Mimo, że z przepisu tego nie wynika bezpośrednio *actio directa* poszkodowanego do ubezpieczyciela, to rozwiązanie takie nie jest przez nikogo kwestionowane. Dotychczasowe orzecznictwo, odnośnie do *actio directa*, zachowuje więc swoją aktualność<sup>48</sup>.

Natomiast w RFN przez długi czas uważano, że zarówno *actio directa*, jak i prawo zastawu na wierzytelności ubezpieczającego jako formy ubezpieczenia interesów osób trzecich pozostają w sprzeczności z naturą ubezpieczenia o.c.<sup>49</sup> Niezależnie od sprzeciwu doktryny, przeciwny wprowadzeniu *actio directa* był również Niemiecki Związek Ubezpieczeń Transportowych<sup>50</sup>. Podpisanie przez RFN konwencji dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych z 20

<sup>45</sup> Zob. na ten temat M. Picard, A. Besson, op. cit., s. 551 L. Pokorzyński, op. cit., s. 132, M. Nestorowicz, E. Kowalewski, op. cit., s. 681.

<sup>46</sup> M. Picard, A. Besson, op. cit., s. 552.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Powyższa ustawa jest obowiązująca dla wszystkich rodzajów ubezpieczenia o.c. w stosunkach lądowych i przyznaje *actio directa* wszystkim wierzycielom posiadającym przywileje lub hipotekę na rzeczy objętej ubezpieczeniem (a więc nie tylko w wypadku ubezpieczenia o.c.), G. Marty, P. Raynaud, *Droit civil. Les obligations*, t. II, Paris, 1962, s. 716.

<sup>49</sup> H. Möller, *Ist die Einführung...*, s. 6.

<sup>50</sup> Ibidem, s. 57.

kwietnia 1959 r. wywołało burzliwą dyskusję nad jej ratyfikacją. Ratyfikacja bowiem byłaby równoznaczna z przyznaniem osobie poszkodowanej bezpośredniego roszczenia od ubezpieczyciela w zakresie ubezpieczenia komunikacyjnego. Ostatecznie przeważało stanowisko Federalnego Ministra Sprawiedliwości, który w dwóch projektach opowiedział się za przyznaniem poszkodowanemu *actio directa* do ubezpieczyciela i wspomniana konwencja została ratyfikowana ustawą z 1 kwietnia 1965 r.

Ciekawy rozwój przeszła omawiana instytucja w Wielkiej Brytanii. Przyznanie poszkodowanemu jakichkolwiek praw z umowy ubezpieczenia o.c. było długo kwestionowane, ponieważ system ten, nie stosując instytucji *pactum in javorem tertii* dopuszczał przyznanie takich praw jedynie stronom umowy<sup>51</sup>. Zasadę tę, w odniesieniu do wszystkich umów ubezpieczeń o.c. przełamał dopiero „Third Parties (Rights against Insurers) Act” z 10 lipca 1930 r., natomiast w odniesieniu do obowiązkowych ubezpieczeń samochodowych — „Road Traffic Act” — z 1 sierpnia 1930 r. (zmieniony 30 kwietnia 1960 r.) wprowadził uregulowanie specjalne. W § 207 (Redakcja 1960 r.) stanowi, że niezależnie od jakiegokolwiek sytuacji majątkowej ubezpieczającego poszkodowany po otrzymaniu wyroku stwierdzającego odpowiedzialność ubezpieczającego, może bezpośrednio od ubezpieczającego żądać sumy przyznanej wyrokiem<sup>52</sup>. Na marginesie należy podkreślić, co zauważa A. Janssens-Brigode<sup>53</sup>, że jest istotna różnica w podstawie prawnej *actio* przyznanej osobie trzeciej przez oba te akty prawne; w wypadku „Third Parties Act” jest nią cesja praw ubezpieczającego, natomiast jeśli idzie o „Road Traffic Act”, wyrok sądu przeciw ubezpieczającemu.

W Stanach Zjednoczonych w zakresie ochrony całości majątku ubezpieczającego przed ekonomicznymi następstwami z tytułu ich odpowiedzialności cywilnej wykształciły się dwie zasadniczo odrębne konstrukcje prawne: umowa o odszkodowanie (*indemnity contract*) oraz właściwa umowa ubezpieczenia o.c.<sup>54</sup> W odniesieniu do ubezpieczenia samochodowego unormowania amerykańskie przypominają w dużym stopniu

<sup>51</sup> A. Kubas, *Umowa na rzecz osoby trzeciej*, 1976, s. 16-18, w wielokrotnie cytowanym artykule L. Pokorzyńskiego jest drobna nieścisłość (s. 142). *Common Law* zna bowiem w ogóle instytucję umowy „*in javorem tertii*”, szczególnie w prawie amerykańskim, gdzie umowa *ta* jest obecnie dopuszczana. *Couch Cyclopedia of Insurance Law by Georgia*, Volume 11, Rochester, New York 1963, § 44 : 417, s. 727.

<sup>52</sup> Ustawa wprowadziła obowiązek zabezpieczenia odpowiedzialności właściciela pojazdów mechanicznych za szkody na osobie. Najczęściej stosowaną formą tego zabezpieczenia jest ubezpieczenie o.c. A. Janssens-Brigode, *L'assurance de responsabilité*, Bruxelles 1961, s. 273.

<sup>53</sup> Op. cit., s. 275.

<sup>54</sup> Ze względu na zakres pracy nie będzie przedstawiona analiza obu typów umów. Dokładnie zob. *Couch Cyclopedia...*, t. XI, s. 522.

regulacje angielskie w tym względzie<sup>55</sup>. Generalnie można stwierdzić, że obecnie obowiązujące polisy, prawie z reguły, przyznają poszkodowanemu w wypadku samochodowym prawo bezpośredniego roszczenia od ubezpieczyciela skoro tylko otrzyma on wyrok stwierdzający odpowiedzialność, stanowi tak przykładowo warunek G Familie Automobile Policy. Na marginesie należy zauważyć, że wprowadzenie *actio directa* w innych rodzajach ubezpieczenia o.c. napotyka opór konserwatywnego sądownictwa oraz Towarzystw Ubezpieczeniowych<sup>56</sup>.

Jako ostatni z wysoko rozwiniętych krajów Europy Zachodniej, Włochy przyznały ustawą z 1968 r. poszkodowanemu prawo do bezpośredniego domagania się odszkodowania od ubezpieczyciela. Jest to w prawie włoskim wyjątek od powszechnie akceptowanej przez orzecznictwo i doktrynę reguły, że bezpośrednie dochodzenie roszczeń ze stosunku ubezpieczeniowego przez osobę trzecią do ubezpieczyciela jest niedopuszczalne<sup>57</sup>.

Dziedzina obowiązkowego ubezpieczenia o.c. z ruchu pojazdów mechanicznych stała się w latach trzydziestych przedmiotem studiów międzynarodowych, które miały na celu jej ujednoczenie w skali europejskiej. Międzynarodowy Instytut dla Ujednoczenia Prawa Prywatnego w Rzymie opublikował studium prawno-porównawcze odnośnie do obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego (1936 r.)<sup>58</sup>. Projekt jednolitych przepisów tzw. „*Avant project unidroit*” został opublikowany w 1948 r. Przewiduje on przyznanie ofiarom wypadków drogowych *actio directa* do ubezpieczyciela (choć dopuszczał również przyznanie poszkodowanemu jedynie prawa pierwszeństwa)<sup>59</sup>. „*Avant project*” stał się wzorem umowy między krajami Beneluksu i został podpisany 17 stycznia 1955 r. Umowa krajów Beneluksu posłużyła jako projekt układu ogólnoeuropejskiego, który został podpisany jako umowa międzynarodowa (tzn. *Europconv*) 20 kwietnia 1955 r. w Strassburgu przez wiele krajów<sup>60</sup>. „*Europconv*” weszła w życie dopiero w drugiej połowie lat sześćdziesiątych; odegrała jednak istotną rolę w zakresie uregulowania

<sup>55</sup> W każdym stanie obowiązują odrębne akty prawne dotyczące ubezpieczeń komunikacyjnych.

<sup>56</sup> Towarzystwa Ubezpieczeń umieszczają w polisach tzw. klauzulę „no action”, która zabrania bezpośrednio pozywania ubezpieczyciela zanim nie stwierdzono i nie ustalono w procesie odpowiedzialności ubezpieczającego, *Couch Cyclopedia...*, s. 724.

<sup>57</sup> G. Fanelli, op. cit., s. 154.

<sup>58</sup> Dokładnie o tym H. Möller, *Ist die Einführung...*, s. 41 oraz A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność...*, s. 58.

<sup>59</sup> Przepis ten w oryginale brzmi: „La personne lésée possède un droit propre contre l'assureur”. Klauzula końcowa tego przepisu, która głosi że poszczególne państwa mogą nie przyjąć tego przepisu, była wynikiem — na co już wskazywano — stanowczych sprzeciwów przedstawicieli RFN.

<sup>60</sup> Austria, Belgia, Francja, RFN, Grecja, Luxemburg, Szwecja, Norwegia.

obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w wielu krajach, między innymi w Polsce. Obecnie prawie wszystkie ustawodawstwa narodowe w zakresie obowiązującego ubezpieczenia komunikacyjnego przyjmują rozwiązanie przyznające prawo bezpośredniego roszczenia osoby poszkodowanej do ubezpieczyciela. Jednakże rozmiary oraz przesłanki uzasadniające wypłatę odszkodowania ofiarze wypadku leżą w sferze prawa materialnego, czyli zależą od przyjętego w danym systemie powiązania *droit propre* (własnego prawa) z umową ubezpieczenia. Wprawdzie system własnego prawa w połączeniu z *actio directa* umożliwi poszkodowanemu dochodzenie prawa do odszkodowania wprost do ubezpieczyciela, jednakże nie zakłada możliwości dochodzenia tego prawa w oderwaniu od treści istniejącego już między ubezpieczycielem a ubezpieczającym stosunku. Przez te pojęcia w różnych ustawodawstwach rozumie się odmienne zjawiska w sferze prawa ubezpieczeniowego.

Wspólnym mankamentem wszystkich systemów bazujących na umowie ubezpieczenia o.c. właścicieli pojazdów samochodowych jest fakt, że roszczenie odszkodowawcze ofiary wypadku powstaje tylko wtedy, gdy sprawca jest za wypadek cywilnie odpowiedzialny. Jest to wyraz idei leżącej u podstaw ubezpieczenia o.c., mającej na celu ochronę całości aktywów ubezpieczającego. Inną wadą tak przyjętego rozwiązania jest to, że poszkodowany nie otrzyma odszkodowania również w przypadku, gdy umowy ubezpieczenia — mimo istniejącego obowiązku — nie zawarto, a sprawca wypadku zbiegł lub nie został zidentyfikowany.

Ustawodawcy poszczególnych państw, przyjmując konstrukcję obowiązkowego ubezpieczenia o.c. właścicieli pojazdów mechanicznych za szkody wyrządzone ich ruchem, w mniejszym lub większym stopniu liczyli się z jej ułomnościami. Z biegiem czasu okazało się, że klasyczna formuła ubezpieczenia o.c., zresztą od początku nie dostosowana do idei zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych ofiar wypadków w ogóle, nie mogła sprostać realizacji tej idei, gdy chodzi o ofiary wypadków drogowych<sup>61</sup>. Aby zapełnić lukę powstałą wskutek niedostosowania tej konstrukcji prawnej do funkcji jaką miałyby spełniać, wiele państw zdecydowało się na dalszym etapie rozwoju ubezpieczenia komunikacyjnego powołać do życia instytucje, które ze środków zebranych na specjalnym funduszu pokrywałyby roszczenia odszkodowawcze ofiar wypadków drogowych w przypadku, gdy ubezpieczycielowi przysługuje prawo uchylenia się od wypłaty odszkodowania. Fundusze te są organizowane i prowadzone przez ubezpieczycieli prowadzących ubezpieczenia samochodowe albo przez samych ubezpieczających<sup>62</sup>.

W Belgii Fundusz Gwarancyjny powołany został do życia jednocze-

<sup>61</sup> L. Pokarzyński, op. cit., s. 119.

<sup>62</sup> A. Wąsiewicz, *Fundusz gwarancyjny i inne instytucje zbliżone do niego w swych zadaniach*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny nr 2, 1968, s. 97.

śnie z ustanowieniem obligatoryjnego ubezpieczenia o.c. 1 lipca 1956 r. We Francji fundusz taki powołany został ustawą skarbową 31 grudnia 1951 r., a więc w czasie, gdy nie było jeszcze obowiązkowego ubezpieczenia<sup>63</sup>. Instytucja uzupełniająca obowiązkowe ubezpieczenia samochodowe nie musi być zorganizowana w postaci funduszu, luki tego ubezpieczenia mogą być wypełnione także innymi uregulowaniami.

W nielicznych tylko państwach ubezpieczeniowa ochrona poszkodowanego w wypadku drogowym poszła znacznie dalej. W państwach tych ochrona polega na działającym na rzecz poszkodowanego ubezpieczeniu drogowym, zawierającym obowiązkowo przez właścicieli (posiadaczy) pojazdów samochodowych. Nie została ona zatem związana z ubezpieczeniem o.c. właściciela pojazdu mechanicznego. W tym systemie przestają być aktualne *ex definitione* zarzuty wynikające z treści umowy ubezpieczenia o.c., a w szczególności zarzut braku odpowiedzialności cywilnej po stronie sprawcy wskutek na przykład winy poszkodowanego. System ten nazywamy powszechnie ubezpieczeniem wypadkowym, działa *erga omnes*<sup>64</sup>. Jako pierwsza, ubezpieczenie szkód spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych działające bezpośrednio na rzecz poszkodowanego i nie związane z ubezpieczeniem o.c. wprowadziła kanadyjska prowincja Saskatchewan w roku 1946 ustawą „Automobile Accident Insurance Act”<sup>65</sup>. Decydujące zmiany, gruntownie przebudowujące zasady tradycyjnego systemu ubezpieczeń komunikacyjnych wprowadziła również Norwegia ustawą z 3 lipca 1961 r. (z obecnie obowiązującymi poprawkami wniesionymi zgodnie z przepisami ustawy o odszkodowaniach z 25 maja 1973 r.), a następnie Finlandia na mocy ustawy z 6 września 1968 r. Problem zapewnienia osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych faktycznej realizacji przysługujących im roszczeń wypłynął we wszystkich tych państwach, w których nastąpił szybki rozwój motoryzacji. Mimo różnych rozwiązań tego zagadnienia do dziś powszechnie uważa się za najbardziej praktyczny i przydatny system obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu ruchu pojazdów samochodowych. Jednak nie może świadczyć o tym okoliczność, że znakomita większość państw europejskich wprowadziła przymus takiego ubezpieczenia, ponieważ liczba przyjętych rozwiązań nie determinuje ich jakości. Funkcjonują już co prawda w wielu państwach systemy nie bazujące na o.c. — jednocześnie w dużo szerszym zakresie spełniają funkcję ochrony ubezpieczenia osób poszkodowanych w wypadkach samochodowych.

Przedstawione uwagi naświetlają radykalną przemianę społecznej funkcji komunikacyjnych ubezpieczeń o.c., które z instrumentu ochrony

<sup>63</sup> Ibidem.

<sup>64</sup> L. Pokorzyński, *op. cit.*, s. 126.

<sup>65</sup> E. von Hippel, *Schadenausgleich bei Verkehrsunfällen*, 1968, s. 171.

ubezpieczających przed ujemnymi skutkami ich odpowiedzialności cywilnej przerodziło się w społeczne urządzenie służące ochronie wzrastającej ciągle liczby ofiar wypadków drogowych. Można więc już mówić o społecznej roli ubezpieczenia o.c., z tytułu ruchu pojazdów samochodowych. Ochrona ubezpieczeniowa w omawianym zakresie zbliża się swym charakterem bardziej do świadczeń społecznych niż do odszkodowania ubezpieczeniowego. Obserwuje się więc postępującą socjalizację ubezpieczenia o.c. na korzyść ofiar wypadków, które upodabnia się do ubezpieczeń społecznych<sup>66</sup>. Można więc postawić pytanie czy słuszne jest nadal uzależnianie prawa poszkodowanego do odszkodowania ubezpieczeniowego od odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody<sup>67</sup>.

## FUNCTIONAL CHARACTER OF CHANGES IN ROAD TRAFFIC INSURANCE

### S u m m a r y

Increase in development of motor transport, also in Poland, is connected unavoidable with still growing number of car accidents. Not only car owners and passengers but also other persons using public roads suffer damages in their result. Insurance is an instrument which satisfies the need of economic aid to victims of car accidents in the most complex way.

Road traffic insurance have been submitted to certain phases in it's development what resulted in formation of three insurance systems. The oldest and the most universal one consists in insurance of civil responsibility of the cause of the accident. A system of insuring consequences of accidents in road traffic was introduced in few countries. Only in Poland, however, the system of obligatory road traffic insurance can be met which is a combination of both mentioned above systems in one integral entirety.

The problem of securing actual realization of victims' claims is of importance above all in the countries in which especially rapid development of motor transport has occurred. Road traffic insurance had to be radically changed being now an instrument serving to the still growing number of victims of car accidents. A social role of insurance of civil responsibility can be then underlined. The basic and superior aim of the insurance is protection of the victims of car accidents.

<sup>66</sup> H. Möller, *Überwindung...*, s. 63.

<sup>67</sup> J. Heller, *Tort liability and liability insurance*, Scandinavian, Studies in Law, 1962, s. 157 - 158.