

ANDRZEJ WĄSIEWICZ

PROCES ROZWOJOWY OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH W POLSCE

I

W ostatnim dwudziestopięcioleciu zaobserwować można na całym świecie gwałtowny rozwój motoryzacji. Rozwój ten objął swym zasięgiem oczywiście także Polskę, gdzie w porównaniu z okresem międzywojennym wzrost liczby pojazdów jest szczególnie duży. Na dowód wystarczy przytoczyć choćby następujące liczby. Otóż w 1938 r. było w Polsce zarejestrowanych ogółem 54 009 pojazdów samochodowych¹. Natomiast w 1968 r. tj. trzydzieści lat później, w wydziałach komunikacji prezydentów rad narodowych było już zarejestrowanych 2 547 998 pojazdów, przy czym liczba ta obejmuje m. in. 374 560 samochodów osobowych, 226 461 samochodów ciężarowych oraz 1 686 853 motocykli i skuterów.

Ten szybki rozwój motoryzacji łączy się niestety z równie gwałtownym wzrostem liczby wypadków samochodowych, w wyniku których poszkodowanymi są nie tylko posiadacze pojazdów, ale również liczne inne osoby, korzystające z dróg publicznych, np. przechodnie, rowerzyści, pasażerowie itd. A oto kilka liczb obrazujących, jak wielkim problemem społecznym oraz gospodarczym stały się wypadki drogowe. W samym tylko 1968 r. zdarzyło się na drogach Polski 32 137 wypadków (zarejestrowanych przez MO), w których zginęło 3 424 osób, a 29 442 odniosło rany. W 1969 r. sytuacja była podobna, a właściwie jeszcze gorsza, gdyż zanotowano 36 532 wypadki drogowe. W ich wyniku zginęło 3 418 osób, a 31 917 zostało rannych. Warto dodać, iż wskutek wypadków drogowych powstają także poważne szkody materialne, które sięgają setek milionów złotych.

W tych warunkach niezmiernie ważnym zagadnieniem staje się sprawa należytego zabezpieczenia materialnego osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. Dla poszkodowanego sprawą najważniejszą jest uzyskanie od podmiotu odpowiedzialnego za szkodę wyrównania strat ponie-

¹ To znaczy samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli, skuterów, autobusów i samochodów o przeznaczeniu specjalnym.

słonych w wypadku drogowym². Ustanowienie przez prawodawcę nawet najsurowszych zasad odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdu samochodowego³, okazuje się niewystarczające. W praktyce bowiem często jest tak, że osoba odpowiedzialna za szkodę powstałą w wyniku wypadku jest po prostu niewypłacalna. Upowszechnienie mechanicznych środków komunikacji powoduje, że nabywcami ich są coraz częściej ludzie pracy⁴, którzy ze względu na ograniczone możliwości finansowe dokonują zakupu na raty. Już choćby w tej sytuacji poszkodowany w wypadku samochodowym nie ma z reguły żadnych możliwości wyegzekwowania należnego mu odszkodowania. Sama wartość pojazdu nie stanowi jeszcze dostatecznego zabezpieczenia roszczeń poszkodowanego, nawet jeżeli jest to pojazd nowy, gdyż zazwyczaj ulega on uszkodzeniu w czasie wypadku. Nierzadko zaś bywa i tak, że własność pojazdu nie należy do odpowiedzialnego, np. przy sprzedaży ratalnej przez cały okres opłacania rat pojazd jest własnością sprzedawcy; podobnie, gdy ktoś bierze pojazd w posiadanie wyłączające odpowiedzialność posiadacza samoistnego (właściciela) itd. Nadto zdarzają się dość często takie sytuacje, że poszkodowany nie wie kto jest sprawcą wypadku, gdyż ten ostatni zbiegł.

W tym stanie rzeczy konieczne było powołanie do życia dalszych instytucji prawnych, które by dawały gwarancję choćby częściowego zaspokojenia roszczeń poszkodowanych w wypadkach samochodowych. Do takich właśnie instytucji należą ubezpieczenia, w szczególności zaś ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (cyt. dalej OC) z ruchu pojazdów samochodowych.

II

Nie sposób zajmować się procesem rozwojowym obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce w całkowitym oderwaniu od ewolucji ubezpieczenia OC w ogóle, bez naświetlenia przyczyn jego powstania i kształtowania. Dlatego też choć kilka uwag poświęcimy temu zagadnieniu.

² M. Domagała w pracy zbiorowej pod red. W. Warkały, *Ubezpieczenia majątkowe*, Warszawa 1969, s. 205 i 206.

³ Zasady surowszej (najczęściej obiektywnej) odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów samochodowych ustanowione zostały przez wszystkie — znane nam bliżej — współczesne ustawodawstwa. W Polsce — jak wiadomo — odpowiedzialność ta oparta jest na zasadzie ryzyka i regulują ją art. 435 - 437 k.c.

⁴ Por. też W. Górski, *Z historii ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1961, nr 11, s. 4, oraz *Travaux de l'Association Henri Capitant*, Paris 1957, t. IX (G. Wets, *Sprawozdanie generalne*) s. 172.

Pierwsze ślady ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej można spotkać już w odległych czasach, np. średniowieczne ubezpieczenia właścicieli okrętów od następstw wypadków na morzu obejmowały swym zakresem najczęściej także obowiązek odszkodowania strat wynikających ze zderzenia statków, odszkodowania osób trzecich podczas wielkiej awarii itd.⁵ Również w szeregu innych ubezpieczeń występują elementy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jednakże nie można ich traktować jeszcze jako zmierzających do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jako ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sensu stricto.

Dopiero unormowanie przesłanek i granic odpowiedzialności cywilnej w nowszych ustawodawstwach stworzyło warunki do wykształcenia się tej nowej formy ubezpieczenia. Ubezpieczyciel bowiem musi przecież wiedzieć, co ubezpiecza i jakie ryzyko na siebie przyjmuje. Z pierwszym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej spotykamy się już w 1825 r. we Francji, gdzie występuje ono w połączeniu z ubezpieczeniem transportu konnego⁶. Jednakże o właściwym rozwoju ubezpieczenia OC, jako o oddzielnej gałęzi ubezpieczenia, mówić chyba można dopiero po wprowadzeniu w wielu państwach ustaw o odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców za wypadki przy pracy⁷, która to odpowiedzialność oparta została na zasadzie ryzyka. Bezpośrednio bowiem po ukazaniu się tych aktów prawnych, przedsiębiorcy zaczęli szukać środków zmierzających do złagodzenia określonej w nich odpowiedzialności i znaleźli je właśnie w ubezpieczeniu⁸. Tak więc ubezpieczenie to w żadnym razie nie było pomyślane jako mające na celu ochronę osób trzecich — poszkodowanych. Ubezpieczający się zawierali umowy ubezpieczeniowe z pobudek czysto egoistycznych, aby siebie samych chronić przed ewentualnością ponoszenia ciężaru odszkodowania⁹. Wprawdzie ubezpieczenie to z konieczności pośrednio chroniło także poszkodowanych, jednakże idee socjalne, które dzisiaj odgrywają u nas także rolę, były w chwili powstania pierwszych ubezpieczeń OC zupełnie bez znaczenia. Na podstawie powołanych ustaw odpowiedzialne z tytułu wyrządzenia szkody były w przeważającej mierze osoby (fizyczne, prawne) o takim stanie majątkowym, że praktycznie nie istniała obawa, aby roszczenia poszkodowanych nie zostały zaspokojone z powodu niewypłacalności tych osób. Dla poszkodowanego było więc zupełnie obojętne czy osoba odpowiedzialna cywilnie za szkodę jest ubezpieczona, czy też nie. W istnieniu tego rodzaju ubezpieczenia zainteresowane były tylko osoby odpowiedzialne (przedsiębiorcy).

⁵ Por. M. Budrewicz, *Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC)*, Przegląd Ubezpieczeniowy 1922, z. 2, s. 1.

⁶ Por. W. Rajcher, *Społeczno-historyczne typy ubezpieczeń*, Warszawa 1951, s. 189 oraz M. Budrewicz, op. cit., s. 1.

⁷ W Niemczech ustawa z 1871 r., w Anglii z 1889 r., we Francji z 1898 r.

⁸ W. Rajcher, op. cit.

⁹ Tak też np. A. Janott, *Kraftfahrzeughaftpflicht — Recht und Versicherung im In- und Ausland*, Berlin 1937, s. 30, W. Rajcher, op. cit., s. 189 i 190 i inni.

Tak więc początkowo ubezpieczenie OC związane było ściśle z ubezpieczeniem następstw nieszczęśliwych wypadków (cyt. dalej NW), a do jego wykształcenia się w oddzielną formę doszło dopiero w ostatnim dwudziestopięcioleciu XIX w.¹⁰ W odróżnieniu od innych ubezpieczeń, przy których szkoda zostaje wyrządzona ubezpieczonemu na skutek zdarzeń losowych, przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej tym, który powoduje powstanie szkody (przez niedbalstwo rzeczywiste lub domniemane), jest sam ubezpieczony¹¹.

Ponieważ jednak działalność ubezpieczonego mogąca wyrządzić szkody osobom trzecim może być różnorodna, a ponadto ubezpieczający się może przy tej działalności korzystać z urządzeń zwiększających niebezpieczeństwo szkód dla otoczenia, ubezpieczyciele — z konieczności — zmuszeni byli wyodrębnić jeszcze szczególne kategorie ubezpieczeń odpowiedzialności, które pozostają tylko w związku z określoną działalnością ubezpieczonego. Ubezpieczenie zatem obejmuje już tylko ryzyko łączące się ściśle z określoną kategorią zdarzeń rodzących odpowiedzialność cywilną, chyba że ubezpieczający się zawiera umowę o szerszym zakresie gwarancji, co pociąga za sobą, oczywiście, zwiększenie składki. W taki też sposób, wraz z rozwojem motoryzacji i ukształtowaniem się podstaw odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów samochodowych, wyodrębniło się w oddzielną formę ubezpieczenie tej odpowiedzialności.

Początkowo ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów samochodowych było dobrowolne, tak jak większość innego rodzaju ubezpieczeń. W państwach burżuazyjnych bowiem ubezpieczenia obowiązkowe nie cieszyły się popularnością i były raczej nie doceniane¹². Pierwsze polisy dotyczące ubezpieczenia OC w omawianej materii pochodzą z Anglii z 1898 r.¹³ Stopniowo ubezpieczenie OC w tym zakresie przyjmuje się we wszystkich rozwiniętych gospodarczo państwach.

Gwałtowny wzrost pojazdów samochodowych, a w szczególności rosnąca wciąż liczba wypadków samochodowych sprawiły, że w uregulowaniu ubezpieczenia OC żywotnie zainteresowane stało się całe społeczeństwo. Ustawowe zapewnienie poszkodowanemu ochrony poprzez odpowiednio surowe unormowanie odpowiedzialności za wypadki samochodowe okazało się — jak już wspomniano — w wielu wypadkach niewystarczające. Bardzo często pokrzywdzony uzyskiwał bowiem korzystne dla siebie orzeczenie sądu, ale nie mógł wyegzekwować należnego mu odszkodowania ze względu na niewypłacalność odpowiedzialnego, dla którego zapłacie

¹⁰ Początkowo polisy OC i NW nie były oddzielane od siebie. Dopiero od 1890 r. następuje ściśle Wyodrębnienie tych dwóch rodzajów polis. Tak M. Budrewicz, op. cit., s. 2 i 3.

¹¹ Por. A. Janssens-Brigodé, *L'assurance de responsabilité*, Bruxelles 1961, s. 316.

¹² W. Raj cher, op. cit., s. 295.

¹³ W. Górski, op. cit., s. 4.

ceny samochodu (nierzadko) było już przedsięwzięciem ponad możliwości majątkowe.

W tym stanie rzeczy w wielu państwach o rozwiniętym ruchu motoryzacyjnym postanowiono sięgnąć do środków radykalniejszych i wprowadzić przymus ubezpieczenia OC. Uznano bowiem, że tylko obowiązkowe ubezpieczenie OC, będące jak gdyby uzupełnieniem reżimu odpowiedzialności, sprawić może, że uzyskanie przez poszkodowanego świadczenia stanie się realne. Prawdą jest, że posiadacze pojazdów — mając na uwadze surowe zasady odpowiedzialności i swój własny interes — szukali często sami ochrony w ubezpieczeniu. Jednakże skrupulatne badania problematyki odpowiedzialności cywilnej, wypłacalności dłużników, liczby osób ubezpieczonych itd. prowadzą do wniosku, że jeśli chodzi o zawarcie kontraktu ubezpieczeniowego — ze względu na społeczną wagę zagadnienia — nie można polegać tylko na świadomości posiadaczy pojazdów. Konieczna jest tu ingerencja państwa, które ochronę tę uczyni skuteczniejszą, wprowadzając obowiązek ubezpieczenia, stosując kontrolę, sankcje itd.

Pierwsza obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych wprowadziła Szwajcaria umową międzykantonalną z 7 IV 1914 r. a następnie kolejno: Dania, Szwecja, Austria, Anglia i inne państwa. W chwili obecnej przymus ubezpieczenia istnieje już w znakomitej większości państw europejskich. Warto zauważyć, iż w większości krajów obowiązkowe ubezpieczenie OC z ruchu pojazdów samochodowych zastosowano najpierw w odniesieniu do koncesjonowanych przedsiębiorstw przewożących towary, a w szczególności pasażerów¹⁴. Tak było np. we Francji¹⁵, gdzie przymusowe ubezpieczenie w tym zakresie wprowadzono już 12 I 1939 r.¹⁶, podobnie w Belgii i innych państwach. Dopiero następnym etapem było rozszerzenie tego obowiązku na posiadaczy (właścicieli) wszelkiego rodzaju pojazdów. Jeszcze dziś można dostrzec, że obowiązkowe ubezpieczenie dla transportu publicznego istnieje nawet w tych wszystkich państwach, w których do tej pory nie wprowadzono powszechnego obowiązkowego ubezpieczenia OC (np. we Włoszech, Portugalii, poszczególnych stanach USA itd.)¹⁷.

¹⁴ Wprowadzenie przymusu ubezpieczenia nie napotykało w tych przypadkach na zbyt duże opory, gdyż ciężar składek ubezpieczeniowych i tak nie był — i nadal nie jest — pokrywany przez właścicieli środków komunikacji, lecz przez tych, którzy korzystają z usług. Por. np. L. Pokorzyński i W. Warkało, *Ubezpieczenia gospodarcze w kapitalizmie*, Warszawa 1961, s. 67.

¹⁵ Por. H. Lalou, *Traité pratique de la responsabilité civile*, Paris 1962, s. 158.

¹⁶ Obowiązek ubezpieczenia obejmujący wszystkich posiadaczy pojazdów wprowadzono dopiero ustawą z 27 II 1958 r.

¹⁷ Por. Ch. Claeys, *L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile*, Paris 1962, s. 177, uwaga 6 i 7.

III

Rozwój obowiązkowego ubezpieczenia OC z ruchu pojazdów samochodowych w Polsce nie odbiegał w zasadzie od ogólnoeuropejskiego rozwoju tej instytucji. W Polsce — tak jak i w innych państwach — początkowo wprowadzono obowiązek ubezpieczenia OC tylko dla transportu publicznego. Mianowicie ustawy: z 14 III 1932 r. (Dz. U. nr 32, poz. 336) i z 22 III 1933 r. (Dz. U. nr 32, poz. 273) uzależniały udzielenie koncesji na przewóz osób lub towarów przez właścicieli autobusów, samochodów ciężarowych i taksówek samochodowych od złożenia polisy ubezpieczeniowej lub kaucji gwarancyjnej. Był to swego rodzaju pośredni przymus ubezpieczenia, który jednak uznać można za załączek obowiązkowego ubezpieczenia OC z ruchu pojazdów samochodowych. Mimo że w niektórych państwach europejskich wprowadzono już w tym czasie w interesującej nas materii przymus ubezpieczenia OC, polskie ustawodawstwo międzywojenne obowiązkowi takiego nie sankcjonowało¹⁸. Dopiero wydana po wojnie ustawa o ubezpieczeniach państwowych z dnia 28 III 1952 r. (Dz. U. nr 20, poz. 130) ustanowiła w art. 5 pkt 6 obowiązek ubezpieczenia OC z ruchu środków komunikacji, jednakże zakres, tryb i termin wprowadzenia go w życie uzależniono od późniejszych postanowień rozporządzenia Rady Ministrów. Przepis o analogicznej treści (art. 5 pkt 5) zachowany został także w obowiązującej obecnie ustawie o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych z dnia 2 grudnia 1958 r. (Dz. U. nr 72, poz. 357; zm.: art. VII pkt 5 przep. wpraw. k.c. — Dz. U. z 1964 r. nr 16, poz. 94). Właśnie na podstawie tej normy prawnej oraz upoważnienia z art. 8 pkt 1 cytowanej ustawy Rada Ministrów wydała w dniu 2 XII 1961 r. obowiązujące od 1 I 1962 r. rozporządzenie w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych, które wprowadziło już powszechny obowiązek ubezpieczenia.

Analiza występujących w poszczególnych państwach sposobów zabezpieczenia realizacji roszczeń osób poszkodowanych w wypadkach samochodowych prowadzi do wniosku, że można — z punktu widzenia techniki rozwiązań — wyróżnić trzy systemy tych zabezpieczeń: a) złożenie przez posiadacza (właściciela) pojazdu samochodowego określonej kaucji pieniężnej, b) ustanowienie odpowiedniego zabezpieczenia umownego w postaci np. hipoteki, zastawu itp., c) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów samochodowych¹⁹. Istnieje też możliwość przy-

¹⁸ Zob. też W. Górski, op. cit., s. 4 i n.

¹⁹ Tak W. Górski, *Problematyka obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i OC z ruchu pojazdów mechanicznych*, Państwo i Prawo 1962, nr 4, s. 660; tak samo tenże, *Ubezpieczenia transportowe*, Warszawa 1968, s. 131 oraz *Ubezpieczenia transportowe w rozwoju historycznym*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej 1962, nr 8 (Ekonomika), s. 264, a także — *Z historii ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, s. 5.

jęcia tzw. mieszanego systemu zabezpieczenia, polegającego na tym, że użytkownik pojazdu samochodowego ma możliwość wyboru np. między złożeniem kaucji pieniężnej a ubezpieczeniem OC (np. w Anglii). Jeżeli jednak posiadacz pojazdu nie złoży kaucji, to ubezpieczenie staje się dla niego obowiązkowe i państwowe organy kontroli mogą stosować ustawowo określone sankcje w celu zmuszenia użytkownika do zawarcia umowy ubezpieczenia.

W Polsce natomiast wprowadzono — powołanymi wyżej aktami prawnymi — wyłącznie obowiązek ubezpieczenia. Wydaje się, że jedynie słuszne było właśnie takie rozwiązanie, gdyż przecież w państwie socjalistycznym podstawowym źródłem dochodu obywateli jest wynagrodzenie za pracę i zabezpieczenie w formie wysokich (z konieczności) kaucji pieniężnych, hipotek itp. nie mogłoby mieć szerokiego zastosowania²⁰.

Cechą charakterystyczną przyjętego — w rozporządzeniu R. M. z 2 XII 1961 r. — przez polski system prawny obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego było (i jest nadal — zob. niżej) połączenie ze sobą dwóch rodzajów ubezpieczeń: odpowiedzialności cywilnej (OC) i następstw nieszczęśliwych wypadków (NW). Powiązanie tych dwóch kategorii ubezpieczeń — nie stosowane dotąd w ubezpieczeniach komunikacyjnych innych państw — ma olbrzymie znaczenie dla poszkodowanych. Objęcie ubezpieczeniem nie tylko odpowiedzialności cywilnej posiadacza oraz kierowcy pojazdu samochodowego, ale i nieszczęśliwych wypadków wynikłych z ruchu tych pojazdów powoduje, że zakład ubezpieczeń obowiązany jest wypłacać określone rozporządzeniem świadczenia za szkodę na osobie (z tytułu NW) każdemu poszkodowanemu, z wyłączeniem jedynie cudzoziemców dewizowych²¹. Aby uzyskać świadczenie poszkodowany musi tylko wykazać, że szkoda na osobie pozostaje w związku przyczynowym z ruchem pojazdu samochodowego. Tak więc, mimo że poszkodowany nie opłaca żadnej składki ubezpieczeniowej, uprawniony jest do uzyskania świadczenia, i to nawet wówczas, gdy nie można ustalić tożsamości posiadacza pojazdu, który spowodował wypadek, oraz gdy poszkodowanemu nie przysługuje — na podstawie przepisów obowiązującego prawa — odszkodowanie z tytułu czynu niedozwolonego, a co za tym idzie, z tytułu ubezpieczenia OC. Świadczenie więc z ubezpieczenia NW wypłaca się — w tym systemie — nie ustalając nawet, czy posiadacz lub kierowca pojazdu odpowiedzialni są za wypadek. Ponieważ obowiązkowe ubezpieczenie NW ma charakter posiłkowy, świadczenia z tego tytułu nie stanowią oczywiście pełnej rekompensaty szkody.

Z obowiązkowego ubezpieczenia OC natomiast zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie tylko wówczas, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu odpowiedzialni są cywilnie za powstałą szkodę. Zakład ubezpieczeń zob-

²⁰ W. Górski, *Problematyka obowiązkowego ubezpieczenia...*, op. cit., s. 661.

²¹ M. Domagała w powołanej już pracy zbiorowej pod red. W. Warkały, *Ubezpieczenia majątkowe*, s. 206.

wiązany jest z tego tytułu do pełnego odszkodowania wszelkiej szkody, której doznał poszkodowany. Dopiero więc świadczenie z ubezpieczenia OC gwarantuje poszkodowanemu wyrównanie całkowitej szkody²².

Wprowadzony — powołanym rozporządzeniem R. M. z dnia 1 XII 1961 r. — po raz pierwszy w Polsce system obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, przyjmujący niespotykane nigdzie dotąd rozwiązanie w postaci wspomnianego sprzężenia ze sobą ubezpieczeń NW i OC, uznać należy za poważne osiągnięcie polskiej myśli ubezpieczeniowej o kapitalnym znaczeniu społecznym i praktycznym. Bez specjalnego ryzyka można stwierdzić, iż poprzez takie unormowanie uczyniono w Polsce pierwszy krok w kierunku powszechnego ubezpieczenia od następstw wypadków samochodowych, na podstawie którego wypłata świadczenia na rzecz poszkodowanego następuje zupełnie niezależnie od tego, czy pozwalają na to zasady odpowiedzialności cywilnej.

Aczkolwiek przepisy rozporządzenia R. M. z 1 XII 1961 r. odegrały bardzo poważną rolę w rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, nie rozwiązywały problemu zabezpieczenia materialnego osób poszkodowanych w wypadkach samochodowych w sposób tak dalece wszechstronny i pełny, jak było to — w istniejących warunkach — możliwe. Słabą stroną tego aktu prawnego stanowiły następujące uregulowania:

a) Obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi nie były objęte wszystkie pojazdy samochodowe poruszające się po drogach PRL, w wyniku czego nie zapewniono ochrony ubezpieczeniowej wszystkim bez wyjątku ofiarom wypadków samochodowych. Nie były bowiem objęte ubezpieczeniem pojazdy należące do określonych rozporządzeniem grup podmiotów (np. jednostek wojskowych, przedstawicielstw dyplomatycznych itd.), jak również pojazdy nie zarejestrowane.

b) W myśl przepisów rozporządzenia, z ubezpieczenia OC wyłączone były wypadki spowodowane przez kierowcę nieupoważnionego przez posiadacza do prowadzenia pojazdu; w tym także spowodowane przez kierowcę, który wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa (np. kradzieży pojazdu).

c) Z tytułu ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń nie odpowiadał za szkody wyrządzone osobom bliskim (z wyjątkiem szkód będących następstwem wypadków śmiertelnych) i to nawet wówczas, gdy ta osoba nie mieszkała razem z posiadaczem pojazdu i nie prowadziła z nim wspólnego gospodarstwa domowego.

d) Obowiązujące przepisy nie przewidywały odpowiedzialności PZU za wypadki przy załadowywaniu i wyładowywaniu pojazdu przez jego obsługę.

e) Wypłacane z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia NW świadczenia były zbyt skromne i nie odpowiadały rzeczywistym potrzebom.

²² M. Domagała, op. cit., s. 207.

Dlatego też w dniu 24 IV 1968 r. wydano nowe przepisy dotyczące obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych²³, które w swej treści uwzględniają już wszystkie wymienione wyżej momenty²⁴. Świadczy to wyraźnie o dalszej ewolucji obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w kierunku ochrony poszkodowanego przed niewypłacalnością dłużnika²⁵, oraz przed ujemnymi skutkami wypadków samochodowych nawet w takich okolicznościach, gdy sprawca-posiadacz pojazdu za wypadek nie ponosi odpowiedzialności cywilnej (np. wypadek nastąpił wyłącznie z winy poszkodowanego przechodnia).

Poświęćmy obecnie nieco uwagi niektórym choćby zasadom obowiązujących aktualnie w Polsce ubezpieczeń komunikacyjnych. Ukształtowanie bowiem tych zasad przez prawodawcę w uderzający sposób ilustruje tę ogólną tendencję rozwojową obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Otóż zgodnie z § 2 rozporządzenia R. M. z 24 IV 1968 r. obowiązkowymi ubezpieczeniami objęte zostały w Polsce wszystkie pojazdy podlegające rejestracji według zasad określonych w przepisach o rejestracji pojazdów samochodowych, a także inne (niż te) pojazdy nie biegnące po szynach, będące w posiadaniu jednostek podległych Ministrom Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych, napędzane umieszczonym na nich silnikiem zasilanym z własnego źródła energii wraz z ciągniętymi przyczepami (naczepami) i wszelkiego rodzaju sprzętem oraz pojazdy zaopatrzone w zagraniczne dowody rejestracyjne lub międzynarodowe świadectwa samochodowe²⁶. Wynika stąd, iż obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi objęte zostały pojazdy samochodowe niezależnie od tego, czy są one dopuszczone do ruchu (zarejestrowane) czy nie. Wystarczy, że pojazd należy do grupy tych, które podlegają rejestracji na zasadach określonych w przepisach o rejestracji pojazdów samochodowych, ażeby objęty był ubezpieczeniami komunikacyjnymi. Objęcie ubezpieczeniem obowiązkowym wszystkich pojazdów samochodowych zapewnia osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych pełniejszą ochronę, przyspiesza wypłatę odszkodowań, a jednocześnie pozwala na ujednoczenie szacowania strat i wypłaty świadczeń²⁷, czego przy wyłączeniu niektórych pojazdów

²³ Rozporządzenie R. M. z 24 IV 1968 r. (Dz. U. nr 15, poz. 89), które weszło w życie z mocą wsteczną od dnia 1 I 1968 r. i uchyliło dotychczas obowiązujące w tej materii przepisy rozporządzenia R. M. z 1 XII 1961 r. Nazywam je dalej rozporządzeniem.

²⁴ Obszernie o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych, sposobie ich powstania i zakresie odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej PZU zob. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 141 i n.

²⁵ Por. A. Szpunar, *Ubezpieczenia obowiązkowe a odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe*, Studia prawno-ekonomiczne, Łódź 1969, nr 2, s. 9.

²⁶ Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne tzw. cudzoziemców dewizowych prowadzi Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” Sp. Akc.

²⁷ Por. L. Wędrychowski, *Obowiązkowe ubezpieczenia NW i OC z ruchu pojazdów mechanicznych*, Wiadomości ubezpieczeniowe 1962, nr 8, s. 14.

spod obowiązku ubezpieczenia nie można było osiągnąć. Stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia powstaje bezpośrednio z mocy prawa²⁸, bez konieczności zawierania umowy²⁹. Jeżeli chodzi zaś o składkę ubezpieczeniową, to w razie nieopłacania jej przez posiadacza pojazdu w terminie, zostaje ona ściągnięta w trybie egzekucji administracyjnej, albowiem zgodnie z art. 7 ustawy o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych do składek za ubezpieczenia obowiązkowe stosuje się odpowiednio przepisy o zobowiązaniach podatkowych.

Odpowiedzialnością gwarancyjno-repartycyjną PZU z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych objęte są tylko wypadki, które wydarzyły się na terytorium PRL bezpośrednio z ruchu pojazdów mechanicznych podlegających obowiązkowym ubezpieczeniom³⁰. Nadto, zgodnie z wyraźnym postanowieniem § 4 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia zakład ubezpieczeń odpowiada także za wypadki powstałe przy naprawie pojazdu mechanicznego, dokonywanej przez obsługę pojazdu na trasie jazdy, oraz bezpośrednio przy załadowywaniu i wyładowywaniu pojazdu przez jego obsługę.

Stwierdzono już poprzednio, że charakterystyczną cechą polskiego systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych jest połączenie w jedną całość dwóch rodzajów ubezpieczeń: następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) i odpowiedzialności cywilnej (OC).

A. U b e z p i e c z e n i e NW. Zgodnie z § 1 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia ubezpieczeniem NW objęci są zarówno pasażerowie pojazdu, jak i inne osoby, które uległy wypadkowi wskutek ruchu tego pojazdu. Wynika stąd, że krąg osób uprawnionych do świadczenia z tytułu ubezpieczenia NW jest bardzo szeroki. Do osób objętych tym ubezpieczeniem zaliczyć bowiem trzeba obsługę pojazdu tj. kierowców, pomocników kierowcy, konduktorów, konwojentów itd., pasażerów oraz wszystkie osoby znajdujące się poza pojazdem, które uległy wypadkowi wskutek ruchu pojazdu samochodowego. Słusznie zatem podkreśla się w literaturze, że mamy tu do czynienia z ubezpieczeniem na rzecz osób trzecich, z jednym tylko wyjątkiem, który zachodzi wówczas, gdy posiadacz pojazdu samochodowego jest jednocześnie kierowcą. Wtedy bowiem jest on zarazem ubezpieczającym i ubezpieczonym³¹.

²⁸ Por. art. 3 ust. 2 ustawy z 2. XII 1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. nr 72, poz. 357).

²⁹ Por. W. Górski, *Problematyka obowiązkowego ubezpieczenia ...*, op. cit., s. G61.

³⁰ Zakład ubezpieczeń nie ponosi jednak odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej za wypadki, za które przysługują świadczenia od zakładu pracy na podstawie ustawy z 23 I 1968 r. o świadczeniach pieniężnych w razie wypadków przy pracy (Dz. U. nr 3, poz. 8), a wypadek został spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu lub dyspozycji zakładu pracy, który zatrudnił poszkodowanego pracownika (§ 4 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia). Por. też A. Wąsiewicz: *Wypadki samochodowe objęte obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi a wypadki przy pracy*, Praca i Zabezpieczenie Społeczne 1970, nr 1 s. 44 i n.

³¹ M. Domagała w pracy zbior. *Ubezpieczenia majątkowe...*, op. cit., s. 210.

Nieszczęśliwym wypadkiem w rozumieniu § 6 rozporządzenia jest każde działające z zewnątrz na ciało uszkodzonego w sposób nagły zdarzenie tego rodzaju, że w jego następstwie uszkodzony doznał uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub zmarł, jeżeli zdarzenie takie wynikło z ruchu pojazdu samochodowego³².

Jeżeli chodzi o świadczenia z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia NW, to istnieją dwa podstawowe ich rodzaje³³:

1) Świadczenia należne, gdy wskutek nieszczęśliwego wypadku uszkodzony zmarł przed upływem dwóch lat od daty zajścia tego wypadku. W myśl § 8 rozporządzenia R. M., w razie śmierci ofiary nieszczęśliwego wypadku, świadczenia są różne w zależności od wieku osoby, która uległa temu wypadkowi i wynoszą w razie śmierci osoby w wieku powyżej 14 lat — 20 000 zł, w wieku od 7 do 14 lat — 10 000 zł i w wieku poniżej 7 lat — 7 000 zł.

2) Świadczenia należne, gdy uszkodzony doznał trwałego inwalidztwa przed upływem dwóch lat od dnia nieszczęśliwego wypadku. W razie, gdy wskutek nieszczęśliwego wypadku uszkodzony doznał trwałego inwalidztwa (całkowitego lub częściowego) zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie jednorazowe. Wysokość tego świadczenia zależy od ustalonego w wyniku badań lekarskich procentu inwalidztwa. Rozporządzenie w § 9 ust. 1 przewiduje, że 100% inwalidztwa odpowiada kwota 40 000 zł. Zatem w tych przypadkach, w których stopień inwalidztwa jest niższy, świadczenie wynosi taki procent tej sumy, w jakim procencie uszkodzony doznał trwałego inwalidztwa³⁴. Świadczenia z ubezpieczenia NW wypłacane są nawet wówczas, gdy nie ustalono posiadacza pojazdu, który spowodował wypadek. Warunkiem koniecznym jest wtedy jednak wykazanie, że osoba uszkodzona zmarła albo doznała uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia wskutek wypadku spowodowanego ruchem pojazdu mechanicznego (§ 5 rozp.).

Rozporządzenie R. M. z 24 IV 1968 r. podwyższyło sumy świadczeń z tytułu ubezpieczenia NW, co trzeba z pełnym uznaniem podkreślić. Jednakże są one nadal niezbyt wygórowane i wydaje się, że następny etap rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych powinien być połączony właśnie ze zwiększeniem kwot wypłacanych świadczeń z tytułu ubezpieczenia NW. Ponadto powinno nastąpić też zapewnienie osobom będącym na utrzymaniu uszkodzonego, który poniósł śmierć lub

³² Por. jednak § 7 ust. 1 rozporządzenia wyliczający taksatywnie przypadki, w których zakład ubezpieczeń mimo zajścia wypadku ubezpieczeniowego wolny jest od odpowiedzialności.

³³ M. Domagała w pracy zbiorowej, *Ubezpieczenia majątkowe* ..., op. cit., s. 211.

³⁴ Oprócz wymienionych pod 1) i 2) świadczeń podstawowych, zakład ubezpieczeń pokrywa też — z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia NW — określone przepisami koszty i wydatki poniesione przez uszkodzonego, np. koszty przeszkolenia zawodowego inwalidów, jednorazowego nabycia protez, koszty leczenia itd.

doznał trwałego inwalidztwa, pomocy w takich granicach, w jakich spodziewać się jej mogły od poszkodowanego, gdyby nie uległ on wypadkowi³⁵. Uregulowanie takie powinno nastąpić nawet wtedy, jeżeli miałyby przez to zostać podwyższone — jak należy przypuszczać w nieznacznym rozmiarze — składki ubezpieczeniowe. Ubezpieczenie NW ma wprawdzie tylko pomocniczy charakter i o tym należy pamiętać, jednakże jeżeli funkcja społeczna tego ubezpieczenia ma zostać należycie wypełniona, dalsza jego ewolucja powinna iść w tym właśnie kierunku.

B. Ubezpieczenie OC. Po myśli § 14 rozporządzenia R. M. obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym objęta jest odpowiedzialność cywilna posiadacza oraz kierowcy pojazdu samochodowego, mogąca powstać wskutek wyrządzenia innym osobom przez ruch pojazdu szkód na osobie lub na mieniu. Z tytułu ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenia wówczas, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego zobowiązani są — w myśl obowiązującego prawa — do odszkodowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu. Jeżeli chodzi o wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego, to zgodnie z § 15 rozporządzenia jest ona zakreślona wyłącznie granicami odpowiedzialności cywilnej wymienionych podmiotów. Rozporządzenie nie przewiduje żadnych sum ubezpieczenia, które by ograniczały odpowiedzialność ubezpieczeniową PZU. Takie ujęcie pozwala wyprowadzić wniosek, że prawodawca, odwołując się w rozporządzeniu do przepisów regulujących odpowiedzialność cywilną posiadacza i kierowcy pojazdu, wyraźnie postanowił, iż te właśnie przepisy rozstrzygać mają: a) kiedy zachodzi wypadek ubezpieczeniowy warunkujący przemianę odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC w konkretny dług, b) o wysokości tego długu. Odszkodowanie z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC wypłacane jest poszkodowanemu nawet wówczas, gdy kierowca pojazdu szkodę spowodował rozmyślnie, w stanie nietrzeźwości lub też nie posiadając właściwego prawa jazdy.

Rozporządzenie w § 20 stanowi, że na poczet świadczenia przysługującego z obowiązkowego ubezpieczenia OC zalicza się przyznane tej samej osobie, z tytułu tego samego zdarzenia świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia NW. To ostatnie świadczenie bowiem, wynikające z ubezpieczenia o charakterze posiłkowym, stanowi wtedy faktycznie tylko zaliczkę na poczet pełnego odszkodowania. Jego celem jest przyspieszenie wypłaty sumy pieniężnej na rzecz poszkodowanego lub jego rodziny. Tylko wówczas, gdy poszkodowanemu (lub jego rodzinie) nie przysługuje świadczenie z ubezpieczenia OC, wypłacona z tytułu ubezpieczenia NW kwota jest świadczeniem ostatecznym³⁶. Należy dodać, iż osoba uprawniona

³⁵ Por. A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku samochodowego*, PiP 1966, nr 10, s. 479.

³⁶ Por. Z. Karpiński w pracy zbiorowej, *Ubezpieczenia majątkowe i osobowe*, Poznań 1964, z. 2, s. 31.

może zgłosić roszczenia, jakie ma do posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, jak również dochodzić tego roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (§ 18 ust. 1 rozp.). Tak więc podmiot odpowiedzialny za szkodę z tytułu sprawstwa, może w ogóle nie uczestniczyć w postępowaniu dotyczącym likwidacji szkody przez PZU.

Godzi się wreszcie zwrócić uwagę na § 17 rozporządzenia³⁷ stanowiący, iż PZU ma obowiązek dochodzić od kierowcy pojazdu samochodowego zwrotu świadczenia wypłaconego poszkodowanemu wówczas, gdy: a) kierowca ten szkodę spowodował rozmyślnie, b) kierowca spowodował szkodę w stanie nietrzeźwości, c) szkoda spowodowana została przez kierowcę nie posiadającego wymaganych uprawnień (właściwego prawa jazdy), d) szkoda spowodowana została przez kierowcę, który wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa.

Z przepisu tego wynika bowiem w sposób oczywisty, iż to tylko wzgląd na interes poszkodowanego spowodował, że PZU świadczy w określonych w tym paragrafie wypadkach, co jednak nie może być i nie jest równoznaczne z zapłatą długu ubezpieczonego w celu ochrony jego majątku. Byłoby wręcz sprzeczne z interesem społecznym i zasadami współżycia społecznego, aby zakład ubezpieczeń ponosić miał ciężar wyrównania szkody wyrządzonej przez ubezpieczonego kierowcę rozmyślnie, w stanie nietrzeźwości, czy też kierowcę pojazdu ukradzionego lub nie zarejestrowanego. Ustanowione przepisami rozporządzenia prawo zwrotnego poszukiwania jest nie tylko czynnikiem kompensacji, lecz spełnia także doniosłe funkcje oddziaływania społecznego: represyjną i prewencyjną w zakresie zwalczania szkodowości³⁸.

IV

Analiza rozwoju ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce (a także w innych krajach) prowadzi do następujących wniosków:

a) Początkowo ubezpieczenia komunikacyjne (OC) miały na celu ochronę majątku osoby odpowiedzialnej cywilnie za szkodę. Posiadacze (właściciele) pojazdów zawierali umowy ubezpieczenia i opłacali składki ubezpieczeniowe po to, aby uniknąć ujemnych następstw wypadków samochodowych³⁹. Wraz z powołaniem do życia obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych ten cel ubezpieczenia, aczkolwiek ważny nadal, schodzi na plan drugi. Warunki obowiązkowych ubezpieczeń, zazwyczaj zatwierdzane lub wręcz ustanawiane przez państwo, zawierają coraz więcej

³⁷ Zadaniem niniejszego opracowania — co trzeba z naciskiem podkreślić — nie jest analiza wszystkich przepisów rozporządzenia R. M. z 24 IV 1968 r. lecz tylko tych, które mają znaczenie dla omawianej problematyki.

³⁸ Por. E. Muszalski, *Znaczenie i funkcje regresu ubezpieczeniowego*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1965, nr 12, s. 15.

³⁹ A. Szpunar, *Ubezpieczenia obowiązkowe ...*, op. cit., s. 8.

postanowień mających na względzie ochronę osób poszkodowanych w wypadkach samochodowych. W Polsce, na skutek sprzężenia ze sobą w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych dwóch rodzajów ubezpieczeń: NW i OC oraz wypłacania na rzecz poszkodowanego świadczeń z tytułu ubezpieczenia NW, niezależnie od odpowiedzialności cywilnej sprawcy, tendencja ta ujawnia się szczególnie silnie i wyraźnie.

b) Ustanowienie obowiązkowego ubezpieczenia OC powoduje, iż w rzeczywistości odpowiedzialność sprawcza podmiotu określonego normami prawa cywilnego zastąpiona zostaje odpowiedzialnością gwarancyjno-repartycyjną zakładu ubezpieczeń. Określenie posiadacza pojazdu (czy też kierowcy) jako podmiotu odpowiedzialnego cywilnie za szkodę staje się swego rodzaju fikcją. Wypadki, w których — pokrywając szkodę wyrządzoną przez posiadacza lub kierowcę — zakład ubezpieczeń może faktycznie wystąpić z roszczeniem zwrotnym przeciwko sprawcy są tak nieliczne, że nic w tej materii nie zmieniają.

c) Z momentem wprowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, surowe zasady odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów samochodowych przestały spełniać funkcję czynnika zapobiegająco-wychowawczego.

d) Wzajemny stosunek zasad obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych i odpowiedzialności cywilnej sprawczej nie został jeszcze ostatecznie ukształtowany⁴⁰. Wydaje się bowiem, iż postępujący wciąż rozwój motoryzacji i wzrost liczby wypadków samochodowych, spowoduje powołanie do życia (w przyszłości) doskonalszych jeszcze form ubezpieczeń komunikacyjnych, które jednakże — w powiązaniu z przepisami o odpowiedzialności cywilnej sprawczej — powinny utworzyć system wyrównywania szkód tego typu, by sprawcy wypadków samochodowych nie pozostawali zupełnie nieodpowiedzialni cywilnie za wyrządzone szkody.

LE PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DES ASSURANCES AUTOMOBILES OBLIGATOIRES EN POLOGNE

Résumé

L'accroissement brutal durant les 25 dernières années, en Pologne (et dans le monde entier) du développement de la motorisation est liée hélas à un accroissement important du nombre d'accidents automobiles en conséquence desquels sont endommagés non seulement les possesseurs de véhicules, mais aussi de nombreuses autres personnes. La question d'une sécurité matérielles de ces personnes devient un problème social. Même rétablissement par le législateur des plus sévères principes de responsabilité civile des dommages causés par la circulation de véhicules automobiles se

⁴⁰ Por. A. Szpunar, *Ubezpieczenia obowiązkowe ...*, op. cit., s. 21.

révèle insuffisant Car l'endommagé, bien qu'il obtienne un verdict favorable, ne peut bien souvent réaliser ses revendications vue l'impossibilité de payer du redevant. Vu cet état de choses, il était nécessaire de créer de nouvelles institutions juridiques qui donneraient la garantie de la réalisation tout au moins partielle des revendications de l'endommagé. Parmi ces institutions il y a justement l'assurance sur la responsabilité civile de la circulation des véhicules mécaniques.

En Pologne — comme dans d'autres pays — on a introduit d'abord l'obligation de l'assurance sur la responsabilité civile uniquement pour le transport public. A savoir, les lois du 14 III 1932 et du 22 III 1933 faisaient que la concession d'une licence pour le transport de personnes ou de marchandises par les propriétaires d'autobus, de taxis etc., dépendait de la présentation d'une police d'assurance ou d'une caution de garantie. Bien que dans certains pays européens on avait déjà à ce moment introduit l'assurance obligatoire sur la responsabilité civile de la circulation de tous les véhicules automobiles, la législature polonaise de l'entre-deux-guerres ne stipulait pas de telle obligation.

Ce n'est que la loi sur les assurances d'état, adoptée après la guerre, du 28 III 1952 qui a décidé dans l'article 5 § 6 de rendre obligatoire l'assurance sur la responsabilité civile de la circulation des moyens de locomotion, cependant son domaine, son mode et sa date de mise en vigueur dépendait des décisions ultérieures du Conseil des Ministres. Une prescription au texte analogue est restée elle aussi dans l'actuelle loi sur les assurances de biens et de personnes du 2 XII 1958 (art. 5 § 5).

C'est justement sur la base de cette norme juridique, que le Conseil des Ministres a rendu le 2 XII 1961 un décret entrant en vigueur le 1 I 1962 concernant l'assurance obligatoire sur les suites d'accidents corporels et sur la responsabilité civile de la circulation de véhicules mécaniques, décret qui introduit l'obligation publique de l'assurance. Cet acte juridique a été élargi par le décret du Conseil des Ministres du 24. 4. 1968 actuellement en vigueur, qui oblige également à assurer les véhicules militaires, diplomatiques etc., ce qui accroît la protection des endommagés.

Le trait caractéristique des assurances automobiles obligatoires adoptées par le système juridique polonais, est la liaison de deux sortes d'assurances: la responsabilité civile et les conséquences d'accidents corporels. La liaison de ces deux catégories d'assurances — non utilisée dans les assurances d'autres pays — a une signification importante pour les endommagés. Car on paye les prescations au titre d'assurance sur les accidents corporels sans même établir si le possesseur ou le chauffeur du véhicule est civilement responsable de l'accident.

L'analyse du développement des assurances automobiles en Pologne (et dans d'autres pays) mène à la conclusion qu'au début, ces assurances avaient pour but de protéger les biens de la personne responsable civilement des dommages causés. Les propriétaires de véhicules contractaient des assurances et payaient les cotisations d'assurance afin d'éviter les conséquences négatives des accidents automobiles. Avec la mise en vigueur des assurances automobiles obligatoires, ce but de l'assurance, bien qu'encore important, passe au deuxième plan. Les conditions créées par l'assurance obligatoire-établie par l'état-contiennent de plus en plus de décisions ayant pour but de protéger les personnes endommagées. Cette tendance apparaît fort et nettement en Pologne, ce qui résulte de la liaison des deux sortes d'assurances citées.

Il faut ajouter que l'établissement de l'assurance obligatoire sur la responsabilité civile entraîne le fait qu'en réalité, la responsabilité de culpabilité du sujet cité dans les prescriptions juridiques, est remplacée par une responsabilité qui est à la fois une garantie et une répartition de la maison d'assurances. Les principes sévères de la responsabilité civile pour les dommages causés par la circulation de

véhicules automobiles, ont donc cessé de remplir leur fonction de facteur préventif et éducatif.

Enfin il convient de souligner que la relation réciproque entre les principes de l'assurance automobile obligatoire et la responsabilité civile de la culpabilité, n'est pas encore établi définitivement. Car il semble que l'accroissement constant du développement de la motorisation provoquera la création (dans le futur) de formes d'assurance encore plus parfaites et de prescriptions respectives réglant la responsabilité civile de la culpabilité.