

Janusz Ławrynowicz

O nowych ubezpieczeniach ustawowych komunikacyjnych

Palestra 29/6(330), 26-31

1985

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

W tej sytuacji przepisy o błędzie organu rentowego i odwoławczego są środkiem ochrony osób uprawnionych do świadczeń przed niekorzystnymi skutkami upływu czasu. Natomiast jest rzeczą oczywistą, że konstrukcja błędu stałaby się zbyteczna w razie zastosowania dłuższych terminów. Warto o tym pamiętać w aspekcie przyszłej kodyfikacji prawa ubezpieczeń społecznych, która niewątpliwie powinna przynieść ujednoczenie przepisów o dawności w tym prawie. Jeżeli — za czym przemawiają ważne względy społeczne³¹ — omawiane terminy ulegną wydłużeniu, to instytucja błędu straci na znaczeniu bądź w ogóle zostanie wyeliminowana, co będzie znacznym ułatwieniem dla praktyki, zważywszy jej skomplikowany charakter. Jeśli jednak ustawodawca pozostanie przy dotychczasowych krótkich terminach, to wtedy utrzymanie tej lub podobnej instytucji, chroniącej przed skutkami nie zawinionego niedochodzenia tych terminów, będzie wręcz niezbędną.*

³¹ „Nie można wymagać od ludzi dotkniętych kalectwem lub złamanymi psychicznie w związku ze śmiercią osoby najbliższej, by troszczyli się o dochowanie terminów w tak trudnych dla nich okresach życia” (z pracy T. Zielińskiego i H. Jachimowicz: Terminy dochodzenia roszczeń od zakładów uspołecznionych z tytułu wypadków przy pracy, NP 1969, nr 6, s. 932). Warto tu dodać, że prawo socjalne francuskie przewiduje 2-letni termin przedawnienia prawa do świadczeń na zasadzie prawa cywilnego (Y. de Saint-Jours: op. cit., s. 363 i n.), a prawo socjalne niemieckie — termin 4-letni (H. Szurgacz: Kodyfikacja prawa socjalnego w RFN, PIZS 1983, z. 7, s. 41). Co do polskiego unormowania przedwojennego — zob. przyp. 2.

* Stosownie do art. 24 prawa o adwokaturze z 1982 r. przedstawione w tej publikacji rozważania odnoszą się również do świadczeń ZUS-u na rzecz adwokatów-członków zespołów adwokackich (przypis *Redakcji*).

JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

O NOWYCH UBEZPIECZENIACH USTAWOWYCH KOMUNIKACYJNYCH

Artykuł omawia różnice między przepisami rozporządzeń z 1981 r. i z 1985 r., regulujących zasady ubezpieczeń ustawowych komunikacyjnych.

Uwagi wstępne

Z dniem 1 stycznia 1985 r. weszła w życie ustawa z dnia 20.IX.1984 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 45, poz. 242), która uchyliła obowiązującą dotychczas ustawę z dnia 2.XII.1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 72, poz. 357 z późn. zm.). W myśl przepisów art. 6 ust. 1 ustawy z 1985 r. ustawowym ubezpieczeniem podlegają: odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (pkt 6), następstwa nieszczęśliwych wypadków powstałe u osób fizycznych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (pkt 7) oraz pojazdy mechaniczne od uszkodzenia, zniszczenia lub utraty, tzw. auto-casco (pkt 8). Ten ostatni przepis przewiduje możliwość wyłączenia pojazdu mechanicznego z ubezpieczenia auto-casco w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów, wydanym na podstawie art. 7 omawianej ustawy z 1984 r., zgodnie z którym szczegółowe zasady oraz prawa

i obowiązki stron w ustawowych ubezpieczeniach wprowadzonych przez tę ustawę określa Rada Ministrów w drodze rozporządzenia. Na podstawie tego właśnie przepisu zostało wydane rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 lutego 1985 r. w sprawie ubezpieczeń ustawowych komunikacyjnych (Dz. U. Nr 6, poz. 20), które weszło w życie z dniem 1 marca 1985 r., uchylając jednocześnie obowiązujące dotychczas rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 30, poz. 166; zm.: Dz. U. z 1983 r. Nr 73, poz. 325).

Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie uwagi na różnice między przepisami rozporządzenia z 1981 r. a przepisami rozporządzenia z 1985 r. Należy zaznaczyć, że podstawowe zasady omawianych ubezpieczeń, tj. odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych, następstwa nieszczęśliwych wypadków u osób fizycznych oraz auto-casco, objętych wskazanymi wyżej rozporządzeniami, pozostały takie same. Niemniej jednak rozporządzenie z 1985 r. wprowadziło pewne zmiany merytoryczne, których omówienie zawiera niniejszy artykuł, z pominięciem jednak zmian polegających na nadaniu dotychczasowym przepisom nowej redakcji.

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 22.XI.1983 r.-Prawo dewizowe (Dz. U. Nr 63, poz. 288) dotychczasowe określenie „krajowiec dewizowy” i „cudzoziemiec dewizowy” zastąpiono w nowym rozporządzeniu określeniami „osoba krajowa” i „osoba zagraniczna”. Używane dotychczas określenia „ubezpieczenia obowiązkowe” nazywa się w rozporządzeniu z 1985 r. „ubezpieczeniem ustawowym” — zgodnie z nomenklaturą tych ubezpieczeń, wprowadzoną przez ustawę ubezpieczeniową z 1984 r. Pojazdami mechanicznymi w rozumieniu rozporządzenia są również motorowery (§ 2 pkt 1), które dotychczas nie były objęte ustawowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi. Według omawianego rozporządzenia motorowery są objęte ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków, a są wyłączone z ubezpieczenia auto-casco.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29.XII.1983 r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 1984 r. Nr 1, poz. 2), wydane na podstawie art. 62 prawa o ruchu drogowym (Dz. U. z 1983 r. Nr 6, poz. 35), określa rodzaje tablic rejestracyjnych, w jakie powinny być zaopatrzone pojazdy mechaniczne (§ 13 ust. 2). W związku z tym przepisem omawiane rozporządzenie z 1985 r. stanowi, że w jego rozumieniu pojazdami mechanicznymi są także pojazdy zarejestrowane w Polsce zaopatrzone w polskie tablice rejestracyjne dyplomatyczne lub cudzoziemskie (§ 1 ust. 3 i § 2 pkt 4). Poprzednio rozporządzenie takich określało nie zawierając, mówiło natomiast o pojazdach mechanicznych „podlegających rejestracji” w Polsce i o pojazdach „zarejestrowanych”, tj. dopuszczonych do ruchu (§ 2 pkt 1 rozp. z 1981 r.). Rozporządzenie z 1981 r. nie zawierało określenia „tablice rejestracyjne zwyczajne”, które to określenie zostało wprowadzone do rozporządzenia z 1985 r. (§ 4 ust. 2 pkt 2) w związku z przepisami § 13 ust. 2 powołanego wyżej rozporządzenia Ministra Komunikacji.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

1. Przepisy § 9 obydwóch rozporządzeń regulują zasady ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych. Z przepisów § 9 ust. 3 rozporządzenia z 1981 r. wynika, że z tytułu omawianego ubezpieczenia zakład ubezpieczeń odpowiada w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego. Przepis § 9 ust. 4 rozporządzenia z 1985 r. utrzymał tę zasadę, z tą jednak zmianą, że uzupełnił ten przepis zastrzeżeniem: „chyba że przepisy rozporządzenia stanowią inaczej”.

2. Rozporządzenie z 1985 r. wyłączyło z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szkodę w pojeździe mechanicznym — z wyjątkiem szyb — spowodowaną przez ruch innego pojazdu mechanicznego, jeżeli tego pojazdu nie zidentyfikowano lub nie ustalono tożsamości jego posiadacza albo kierowcy (§ 9 ust. 2 i 3 w związku z § 10 pkt 2). Rozporządzenie z 1981 r. wyłączyło z tego ubezpieczenia szkodę w pojeździe mechanicznym powstałą w okolicznościach wskazanych w § 9 ust. 2, przy czym to wyłączenie obejmowało także i szyby w uszkodzonym pojeździe (§ 9 ust. 2 w związku z § 10 pkt 2a rozp. z 1981 r. w brzmieniu nadanym tym przepisom nowelą z 1983 r. — Dz. U. Nr 73, poz. 326).

3. Rozporządzenie z 1981 r. wyłączyło z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szkody dotyczące uszkodzenia lub utraty mienia, wyrządzone osobom bliskim posiadaczowi pojazdu mechanicznego (§ 10 pkt 1). Rozporządzenie z 1985 r. nie zawiera takiego przepisu.

4. Rozporządzenie z 1981 r. nie objęło ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód nie przekraczających 1.000 zł (§ 10 pkt 6). Rozporządzenie z 1985 r. podwyższyło powyższą kwotę do 2.000 zł.

5. Przepisy § 11 obydwóch rozporządzeń nakładają na zakład ubezpieczeń obowiązek dochodzenia od kierowcy pojazdu mechanicznego zwrotu wypłaconego odszkodowania w określonych w tych przepisach przypadkach. Różnice między przepisami zawartymi w rozporządzeniu z 1981 r. a przepisami w rozporządzeniu z 1985 r. przedstawiają się następująco:

1) według rozporządzenia z 1981 r. zakład ubezpieczeń był obowiązany do dochodzenia zwrotu wypłaconego odszkodowania od kierowcy m.in. wtedy, gdy wyrządził on szkodę będąc w stanie nietrzeźwości, chyba że z okoliczności wypadku wynikało, iż stan nietrzeźwości nie miał wpływu na powstanie wypadku (§ 11 ust. 1 pkt 1). W myśl § 11 ust. 1 rozporządzenia z 1985 r. w opisanej wyżej sytuacji zakład ubezpieczeń ma obowiązek dochodzenia roszczenia regresowego bez względu na to, czy między stanem nietrzeźwości kierowcy a wypadkiem powstał związek przyczynowy, czy też nie;

2) obowiązek dochodzenia roszczenia zwrotnego od kierowcy, który nie posiadając odpowiedniego prawa jazdy wyrządził szkodę (§ 11 ust. 1 pkt 2 rozp. z 1981 r.), został złagodzony przez uchylenie tego obowiązku względem kierowcy, który we wskazanych wyżej okolicznościach wyrządził szkodę ratując życie ludzkie lub mienie albo ścigając przestępcę, co wynika z § 11 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 1985 r.

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków

1. Rozporządzenie z 1981 r. w § 14 odmówiło wypłaty świadczenia z powyższego ubezpieczenia m.in. wtedy, gdy wypadek wydarzył się w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego przez poszkodowanego nie posiadającego odpowiedniego prawa jazdy — z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o ściganie przestępcy (ust. 2 pkt 1). Świadczenie z tego ubezpieczenia nie przysługiwało także poszkodowanemu, który będąc w stanie nietrzeźwości prowadził pojazd mechaniczny (§ 14 ust. 2 pkt 2). Odmowa tego świadczenia mogła jednak nastąpić tylko wówczas, gdy między stanem nietrzeźwości lub brakiem prawa jazdy a wypadkiem powstał związek przyczynowy (§ 14 ust. 3). Przepis § 14 rozporządzenia z 1985 r. odmawia świadczenia z omawianego ubezpieczenia bezwarunkowo, tj. także wówczas, gdy między stanem nietrzeźwości lub brakiem odpowiedniego prawa jazdy a wypadkiem nie powstał związek przyczynowy (§ 14 ust. 2 pkt 1 i 2).

2. Kwota świadczenia z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków

w razie śmierci poszkodowanego wynosiła według rozporządzenia z 1981 r. 50.000 zł (§ 15 ust. 1), natomiast zgodnie z § 15 ust. 1 rozporządzenia z 1985 r. wynosi ona 60.000 zł.

Ubezpieczenie auto-casco

1. Przepis § 22 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia z 1981 r. przewidywał przyznanie świadczenia z ubezpieczenia auto-casco także w razie „umyślnego” uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie, przy czym za osoby trzecie nie uważało się osób bliskich posiadaczowi pojazdu oraz osób, którym posiadacz powierzył pojazd. Zgodnie z § 21 pkt 5 rozporządzenia z 1985 r. zakład ubezpieczeń odpowiada za uszkodzenie pojazdu przez osoby trzecie (z pominięciem w tekście wyrazu „umyślnie”) bez wyłączenia z tego osób bliskich i osób, którym posiadacz powierzył pojazd.

2. Według rozporządzenia z 1981 r. z omawianego ubezpieczenia zakład ubezpieczeń nie odpowiadał za szkody „powstałe wskutek normalnej eksploatacji pojazdu” (§ 23 ust. 1 pkt 1). Rozporządzenie z 1985 r. nie zawiera takiego przepisu. Należy jednak zauważyć, że w § 21 tego rozporządzenia wymieniono wypadki, za które zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność, a w § 22 wypadki wyłączone z odpowiedzialności tego zakładu. Zestawienie tych dwóch przepisów prowadzi do wniosku, że pod rządem nowego rozporządzenia zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody powstałe wskutek normalnej eksploatacji pojazdu.

3. Zgodnie z § 23 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 1981 r. z omawianego ubezpieczenia zostały wyłączone szkody powstałe w związku z konserwacją i naprawą pojazdu, wykonywaną przez jego posiadacza, kierowcę lub osobę upoważnioną przez posiadacza, a także przez zakład naprawczy. Zakład ubezpieczeń jednak odpowiadał, jeżeli szkoda w pojeździe wynika wskutek ognia, wybuchu, niezbędnych prób technicznych dokonywanych przed naprawą lub po niej, jak również jeżeli szkoda powstała wskutek kradzieży pojazdu „przez osobę nie zatrudnioną przez zakład naprawczy”. Rozporządzenie z 1985 r. w analogicznym do cytowanego wyżej przepisu przewiduje także odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkodę powstałą wskutek kradzieży pojazdu lub jego części bez zastrzeżenia, że odpowiedzialność ta istnieje tylko wówczas, gdy kradzież została popełniona przez osobę nie zatrudnioną przez zakład naprawczy, co wynika z § 22 pkt 4 *in fine* tego rozporządzenia.

4. W myśl rozporządzenia z 1981 r. zakład ubezpieczeń nie odpowiadał za szkodę nie przekraczającą 3.000 zł, a w ruchu zagranicznym — 1.000 zł (§ 23 ust. 1 pkt 6). Rozporządzenie z 1985 r. wyłącza w § 22 pkt 5 odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę nie przekraczającą 3.000 zł niezależnie od miejsca powstania szkody.

5. Z przepisów rozporządzenia z 1981 r. wynika, że w ubezpieczeniu auto-casco, w razie całkowitego zniszczenia pojazdu, należy — przy ustalaniu wysokości szkody — uwzględnić „wartość pozostałości zmniejszoną o poniesione przez posiadacza koszty demontażu” (§ 24). Rozporządzenie z 1985 r. nie zawiera takiego przepisu.

6. W myśl § 27 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. ustalenie szkody całkowitej lub częściowej, objętej ubezpieczeniem auto-casco, następowało na podstawie obowiązujących w dniu ustalenia odszkodowania w uspołecznionym handlu detalicznym cen nowych pojazdów i części zamiennych. Zgodnie z § 25 rozporządzenia z 1985 r. wartość tę ustala się:

- 1) w odniesieniu do pojazdów sprzedawanych w handlu uspołecznionym — według ceny pojazdów obowiązującej w dniu ustalenia odszkodowania (ust. 1),
- 2) w razie szkody częściowej wartość części zamiennych może być ustalana według cen stosowanych — w gospodarce uspołecznionej lub nie uspołecznionej — w dniu ustalenia odszkodowania (ust. 2),

3) wartość pojazdów nie wymienionych w pkt 1 zakład ubezpieczeń ustala na podstawie właściwości technicznych pojazdu, kraju jego produkcji oraz wskaźników cen pojazdów o parametrach technicznych i eksploatacyjnych najbardziej zbliżonych do pojazdu zniszczonego lub uszkodzonego (ust. 3).

7. Z odszkodowania należnego w razie powstania szkody całkowitej lub częściowej potrącało się udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie objętej ubezpieczeniem auto-casco w przypadkach wymienionych w § 22 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z 1981 r., z zastrzeżeniem: „chyba że szkoda nie wynika z winy posiadacza (kierowcy) pojazdu” (§ 28 pkt 2 rozp. z 1981 r.). Analogiczny przepis § 27 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 1985 r. nie zawiera zastrzeżenia dotyczącego „winy” wymienionych wyżej osób.

8. Z przepisów § 33 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 1981 r., regulującego sprawę regresu zakładu ubezpieczeń do sprawcy szkody objętej ubezpieczeniem auto-casco, wynikało, że regres ten przysługiwał zakładowi ubezpieczeń przeciwko pracownikowi posiadacza pojazdu m.in. wtedy, gdy tę szkodę wyrządził on „w stanie nietrzeźwości”. Analogiczny przepis § 31 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia z 1985 r. nie zawiera zastrzeżenia dotyczącego „stanu nietrzeźwości”, z czego wynika, że zakładowi ubezpieczeń przysługuje regres tylko wówczas, gdy pracownik posiadacza pojazdu wyrządził szkodę umyślnie lub w czasie użycia pojazdu bez zgody jego posiadacza — bez względu na to, w jakim stanie znajdował się ten pracownik.

Inne przepisy

1. Jeśli chodzi o pozostałe przepisy rozporządzenia z 1985 r., to należy zwrócić uwagę na § 39 nie mający swego odpowiednika w poprzednich rozporządzeniach regulujących omawiane ubezpieczenia. Przepisy poprzednich rozporządzeń zobowiązujące posiadaczy lub kierowców pojazdów mechanicznych do dokonania — w razie wypadku — określonych czynności nie zawierały sankcji w razie niedokonania tych czynności. Dopiero rozporządzenie z 1985 r. we wskazanym wyżej przepisie nałożyło na wymienione osoby sankcję w postaci możliwości zmniejszenia odszkodowania z ubezpieczenia auto-casco o kwotę nie przekraczającą 10% wysokości szkody, nie więcej jednak niż o 10.000 zł. Sankcja ta może być zastosowana wtedy, gdy posiadacz (kierowca) pojazdu mechanicznego z winy umyślanej nie wykona następujących obowiązków:

- 1) nie przedsięwzięmie odpowiednich środków w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu wypadku i zapewnienia osobom poszkodowanym pomocy lekarskiej oraz ewentualnego zabezpieczenia ich mienia (§ 36 pkt 7),
- 2) nie zapobiegnie w miarę możliwości zwiększeniu się szkody (§ 36 pkt 2),
- 3) dokona w uszkodzonym pojeździe zmiany i naprawy przed upływem określonych terminów, w jakich przedstawiciel zakładu ubezpieczeń powinien był przeprowadzić oględziny pojazdu (§ 36 pkt 4),
- 4) w razie szkody powstałej za granicą — nie zawiadomi o tym niezwłocznie ograniczonego przedstawiciela „Warty” oraz dokona bez jego zgody zmian w uszkodzonym pojeździe i odda go do naprawy przed upływem 2 dni od dnia zawiadomienia o wypadku (§ 36 pkt 5),
- 5) po powrocie do kraju — nie zgłosi szkody zakładowi ubezpieczeń w ciągu 7 dni od przekroczenia granicy (§ 36 pkt 6),
- 6) nie zawiadomi niezwłocznie Milicji Obywatelskiej, a za granicą odpowiednich organów — o wypadku z ofiarami w ludziach lub o kradzieży ubezpieczonego pojazdu, o wypadku, którego okoliczności nasuwają przypuszczenie, że popełnio-

- no przestępstwo, jak również gdy została spowodowana poważna szkoda w mieniu (§ 37),
- 7) nie przedstawi posiadanych dowodów dotyczących wypadku i nie ułatwi zakładowi ubezpieczeń ustalenia okoliczności tego wypadku oraz rozmiaru szkód i nie udzieli wszelkiej pomocy przy dochodzeniu przez zakład ubezpieczeń roszczeń przeciwko sprawcy wypadku (§ 38).
2. Dotychczasowe przepisy regulujące zasady ubezpieczeń majątkowych i osobowych nie regulowały sprawy przedawnienia roszczenia z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Tę sprawę reguluje obecnie art. 819 § 3 k.c., z którego wynika, że roszczenia z powyższego tytułu przedawniają się według przepisów dotyczących przedawnienia roszczeń o naprawie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym, tj. według art. 442 k.c.
3. Roszczenia z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i z ubezpieczenia auto-casco przedawniają się z upływem lat trzech — zgodnie z art. 819 § 1 k.c.
4. Bieg przedawnienia ze wszystkich trzech omawianych rodzajów ubezpieczeń rozpoczyna się od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie objęte ubezpieczeniem w myśl art. 819 § 2 k.c.
5. Przytoczone wyżej przepisy art. 819 § 1—3 k.c. według brzmienia nadanego temu artykułowi przepisem art. 71 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych z dnia 20.IX.1984 r. (Dz. U. Nr 45, poz. 242).
6. Powołane wyżej przepisy art. 819 k.c. stosuje się do omawianych ubezpieczeń zgodnie z art. 10 cytowanej ustawy ubezpieczeniowej z 1984 r., w myśl którego w sprawach nie uregulowanych tą ustawą stosuje się do ubezpieczeń ustawowych odpowiednio przepisy kodeksu cywilnego.
7. Omawiane rozporządzenie weszło w życie z dniem 1.III.1985 r., z wyjątkiem przepisu § 39, który wejdzie w życie z dniem 1.VII.1985 r.

HENRYK POPŁAWSKI

DZIAŁANIE NA SZKODĘ INTERESÓW PRL PRZEZ NADUŻYCIE ZAUFANIA W STOSUNKACH Z ZAGRANICĄ

Przedmiotem niniejszych rozważań jest zbrodnia określona w art. 130 k.k., której istotą polega na wyrządzeniu szkody interesom politycznym lub gospodarczym PRL przez osobę upoważnioną do występowania w imieniu polskiej instytucji w stosunkach z rządem obcego państwa lub zagraniczną organizacją (§ 1) bądź też na narażeniu na szkodę takich interesów przez osobę pełniącą funkcję związaną ze szczególną odpowiedzialnością i przebywającą za granicą (§ 2). W artykule omówione zostały wszystkie aspekty i problemy odnoszące się do znamion tej zbrodni oraz wskazano na potrzebę zmiany treści przepisu.

1. Uwagi ogólne

Zbrodnia, która jest przedmiotem niniejszych rozważań, może być popełniona w dwóch odmianach. W odmianie pierwszej polega ona na wyrządzeniu szkody interesom politycznym lub gospodarczym PRL przez osobę upoważnioną do wy-