

Andrzej Rembieniński

Odpowiedzialność za wypadki samochodowe w nowym kodeksie cywilnym

Palestra 8/10(82), 20-31

1964

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.

127 k.z. Przepisy te łagodnie traktują osobę zobowiązaną do zwrotu nienależnego świadczenia i dlatego nie ma obawy, by interesy poszkodowanego mogły tu doznać uszczerbku.

Podobnie przedstawia się sprawa zwrotu nienależnego świadczenia na gruncie projektu kodeksu cywilnego z 1962 r., który normuje tę kwestię w art. 870 i 871.

Podnieść jednak należy, że przyjęcie proponowanego rozwiązania może spowodować również pewne ujemne skutki. Do tych skutków zaliczyć trzeba przede wszystkim możliwość wszczynania bezzasadnych procesów o podwyższeniu jednorazowego odszkodowania. Z drugiej jednak strony przy przyznawaniu renty istnieje również możliwość wytaczania bezpodstawnych powództw o podwyższenie renty.

Wydaje się, że sądy, dopuszczając możliwość żądania podwyższenia jednorazowego odszkodowania, powinny postępować tu bardzo ostrożnie i stosunkowo rzadko. Zresztą z natury rzeczy oraz z tego, że z reguły przyznawana jest renta, wynika w sposób oczywisty, że wypadki, w których byłaby uzasadniona zmiana jednorazowego odszkodowania, należeć będą do bardzo rzadkich.

ANDRZEJ REMBIELIŃSKI

Odpowiedzialność za wypadki samochodowe w nowym kodeksie cywilnym

Uchwalony ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93) stanie się z dniem 1 stycznia 1965 r. prawem obowiązującym.

Jak wiadomo, każda zmiana ustawodawstwa wywołuje ożywienie w ruchu prawniczym, skłania do zastanowienia się nad treścią nowych przepisów, nasuwa cały szereg refleksji i uwag. W interesującej nas dziedzinie uwagi takie są tym bardziej konieczne, że problem wypadków samochodowych i odpowiedzialności cywilnej za te wypadki nie tylko nie przestaje być aktualny, lecz wręcz przeciwnie, z każdym rokiem nabiera coraz większego znaczenia, a w miarę rozwoju motoryzacji i ruchu komunikacyjnego na drogach publicznych znaczenie to jeszcze będzie wzrastało. Godne uwagi jest więc spojrzenie na nowe przepisy nie tylko pod kątem widzenia zmian, jakie one wprowadzają, ale przede wszystkim pod kątem widzenia aktualności dotychczasowego dorobku nauki i orzecznictwa, które temu działowi prawa cywilnego poświęciły szczególną uwagę.

Zasługą ustawodawcy jest to, że wydając nowe przepisy, utrzymał w zasadzie dotychczasową koncepcję odpowiedzialności, że dzięki temu zachowana zostanie ciągłość dotychczasowych osiągnięć w tej dziedzinie, co ma ogromne znaczenie zarówno dla badań teoretycznych, jak i — co jest szczególnie ważne — dla praktyki sądowej. Wszelkie zmiany o charakterze radykalnym są zjawiskiem raczej niepożądanym, i dobrze się stało, że właśnie w zakresie odpowiedzialności samochodowej zmiany te nie nastąpiły, że zostały przezwyciężone pewne wahania sygnalizowane przedtem w niektórych wersjach projektu kodeksu cywilnego. Poniższe uwagi będą miały na celu analizę nowych przepisów z punktu widzenia dokonanych zmian i możliwości wykorzystania dotychczasowego stanu nauki i orzecznictwa.

I

1. Kodeks cywilny poświęcił odpowiedzialności za wypadki samochodowe trzy przepisy, mianowicie art. 435 — 437 w tytule VI księgi trzeciej.

Zamieszczenie tych przepisów w kodeksie świadczy o tym, że ustawodawca nie wybrał innych możliwości uregulowania tego zagadnienia, a w szczególności nie wybrał systemu, w którym odpowiedzialność tę określa ustawa szczególna (jak np. w NRF, Szwajcarii czy Austrii). Wprawdzie tendencja taka w zasadzie w Polsce nie występowała¹ i nie była brana pod uwagę w pracach kodyfikacyjnych, jednakże podkreślić wypada, że stanowisko ustawodawcy potwierdza przewagę systemu kodeksowego² nad innymi rozwiązaniami, co znalazło już aprobatę w literaturze pod rządem kodeksu zobowiązań.

2. Kodeks cywilny utrzymywał zasadę ryzyka jako podstawę odpowiedzialności za wypadek, realizując konsekwentnie tendencję przewijającą się w poszczególnych wersjach projektu. Do dalekiej przeszłości należą głosy podające w wątpliwość przydatność tej zasady w ustroju socjalistycznym. Dziś nikt nie twierdzi serio, że zasada ryzyka utraciła swe znaczenie, krytyka zaś sprowadza się jedynie do określenia jej treści i sposobu uzasadnienia.³

Zagadnienie to pozostaje w dalszym ciągu aktualne na gruncie kodeksu cywilnego, skoro sformułowanie art. 435 § 1 w tym zakresie nie różni się od przyjętego w art. 152 § 1 k.z. W tym miejscu nie ma celu badanie motywów ustawodawczych, a w szczególności skomplikowanego problemu, jakim jest *ratio legis* odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. W literaturze polskiej i obcej problem ten jest żywo dyskutowany. Wystarczy powiedzieć, że dotychczasowe osiągnięcia w tej dziedzinie zachowują w pełni swą aktualność i że na gruncie nowych przepisów zasadę ryzyka uzasadniają również takie momenty, jak szczególne niebezpieczeństwo dla otoczenia, gwarancja praw poszkodowanego, szeroko rozumiana korzyść z eksploatacji samochodów, rozłożenie ciężaru szkody na społeczeństwo poprzez system ubezpieczeń.

W każdym razie utrzymanie zasady ryzyka w kodeksie cywilnym należy ocenić wysoce pozytywnie jako przejaw nowoczesnej myśli legislacyjnej. Nie należy jednak zapominać o tym, że jest to zasada wyjątkowa, przewidziana — podobnie jak w kodeksie zobowiązań — tylko dla specyficznych stanów faktycznych i że ogólną podstawą odpowiedzialności pozostaje w dalszym ciągu wina w rozumieniu art. 415 k.c.

II

1. Kodeks cywilny nie wprowadził żadnych zmian w zakresie przesłanek odpowiedzialności. Zarówno bowiem w art. 153 § 1 k.z., jak i w art. 436 § 1 k.c. chodzi o szkodę wyrządzoną przez ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Lista tych środków jest dość długa, a bezspornie należy do nich zaliczyć samochody wszelkich typów (osobowe, ciężarowe, autobusy, autokary, furgonetki, mikrobusesy, samochody specjalne — pogotowia ratunkowego, pożarnicze, kina objazdowe itp.), a także ciągniki, motocykle, skutery, motoro-

¹ Por. R. Artke: Unifikacja prawa dotyczącego odpowiedzialności przedsiębiorstw komunikacyjnych za nieszczęśliwe wypadki, DPP 1—2/1947, s. 65—67.

² System ten występuje także w prawie radzieckim (art. 90 ustawy z 8.XII.1961 r. o zatwierdzeniu zasad ustawodawstwa cywilnego, który jest odpowiednikiem art. 404 k.c. RSFR z r. 1922).

³ Por. w szczególności A. Ohanowicz: Odpowiedzialność za czyny niedozwolone w projekcie kodeksu cywilnego PRL, RPEiS 4/1961, s. 60; W. Warkaliko: Odpowiedzialność odszkodowawcza, Warszawa 1962, s. 125—128.

wery, tak jak z drugiej strony bezspornie należy wyłączyć z nich pojazdy, które albo nie są poruszane za pomocą sił przyrody (np. rowery, pojazdy konne), albo też nie są środkami mechanicznymi (np. żaglówki), albo wreszcie nie służą celom komunikacyjnym (np. maszyny rolnicze czy budowlane, dźwigi elektryczne).

Nieco odmiennie kodeks cywilny w art. 435 § 1 określa przykładowo, o jakie siły przyrody chodzi. Wymieniając — podobnie jak art. 152 § 1 k.z. — parę, gaz, elektryczność, nie zalicza do nich wody i wprowadza w to miejsce pojęcie paliw płynnych. Jednakże zmiana ta nie powinna mieć większego znaczenia właśnie ze względu na przykładowy charakter tego wyliczenia, a to tym bardziej, że nigdy nie budziło wątpliwości, iż właśnie samochody — korzystające z paliw płynnych — są pojazdami wprawianymi w ruch za pomocą sił przyrody. Te ostatnie należy jednak odróżnić od takich mechanicznych środków komunikacji wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody, które nie poruszają się samodzielnie, lecz pozostają w ścisłym związku z szynami (tramwaje, koleje) lub z trakcją napowietrzną⁴ (trolejbusy). Są one zawsze elementem przedsiębiorstwa komunikacyjnego i dlatego odpowiedzialność za wypadek spowodowany ruchem takich pojazdów opierać się będzie zawsze na art. 435 § 1 k.c. (podobnie jak na art. 152 § 1 k.z.), ponieważ chodzi tu nie o pojedynczy środek komunikacji, lecz o działalność przedsiębiorstwa jako całości. Natomiast autobusy mogą być bądź pojazdami indywidualnymi, bądź wchodzić w skład takiego przedsiębiorstwa (np. PKS, MPK).

Rozróżnienie między odpowiedzialnością z art. 152 i 153 k.z. jest w pełni aktualna na gruncie przepisów art. 435—436 k.c. i w tym zakresie zachowują swój walor dotychczasowe rozwiązania przyjęte w nauce.⁵

2. a). Podobnie jak kodeks zobowiązań, również kodeks cywilny nie mówi *expressis verbis* o wypadku samochodowym jako o przesłance odpowiedzialności. Jednakże określenie to jest powszechnie przyjęte w orzecnictwie, w przepisach szczególnych⁶ i w nauce, gdzie zostało też dostatecznie wyjaśnione.⁷ Zbędna zatem wydaje się w tym miejscu bliższa jego analiza, mimo że jego przydatność na gruncie kodeksu cywilnego jest niewątpliwa.

W szczególności pod rządem k.c. nie uległy zmianie poszczególne elementy wypadku samochodowego, takie jak miejsce wypadku, a zwłaszcza ruch samochodu i ruch przedsiębiorstwa jako podstawowa przesłanka odpowiedzialności.⁸ Należy jedynie z uznaniem podkreślić stanowisko ustawodawcy, który zachował koncepcję dotychczasową, nie wymagającą związku między działaniem sił przyrody a szkodą; konieczne jest jedynie istnienie związku między ruchem przedsiębiorstwa (a także samochodu) a szkodą. Stanowisko to utrwalone w praktyce i poparte większością głosów w nauce jest jak najbardziej trafne, dobrze się więc

⁴ Według art. 4 Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie 19.IX.1949 r. i ratyfikowanej przez Polskę 25.IX.1959 r. (Dz. U. Nr 54, poz. 321), pojazd samochodowy oznacza każdy pojazd poruszający się po drogach (...), a nie będący pojazdem poruszającym się po szynach lub połączonym z przewodami elektrycznymi.

⁵ Por. krytyczną głosę A. Szpunara do orzec. S. N. z 5.IX.1961 r. (PiP 11:1962, s. 904), w którym Sąd Najwyższy przyjął odpowiedzialność MPK za wypadek trolejbusowy z art. 153 § 1 k.z. Autor glosy słusznie podkreśla, że podstawą odpowiedzialności jest tu art. 152 § 1 k.z.

⁶ Na przykład § 26 instrukcji dla kierowców pojazdów mechanicznych (załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z 2.IX.1948 r. — Dz. Tar. i Zarz. Kom. z 17.IX.1948 r. Nr 29, poz. 209).

⁷ Tak W. Warkalło: *La responsabilité civile des accidents d'automobile en droit polonais*, Warszawa—Poznań 1961, s. 3.

⁸ Por. A. RembIELIŃSKI: *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 9/1963, s. 21—28.

stało, że praktyka na gruncie nowych przepisów pójdzie w tym samym kierunku.

b). Przesłanką każdej odpowiedzialności cywilnej jest szkoda i istnienie osoby, która szkody dokonała. W dziedzinie wypadków samochodowych poszkodowanym z reguły jest przechodzień lub pasażer samochodu jako poszkodowany bezpośrednio w wyniku wypadku, a także — w razie jego śmierci — osoby nie biorące udziału w wypadku, z reguły więc następcy prawni zmarłego. Te ostatnie osoby mogą dochodzić dwojakiego rodzaju roszczeń związanych ze śmiercią ofiary wypadku: mogą mianowicie żądać naprawienia szkód, których naprawienia mógłby żądać sam bezpośrednio poszkodowany, gdyby żył (np. odszkodowania za zniszczone ubranie, rower, zwrotu kosztów leczenia itp.), oraz naprawienia szkód poniesionych osobiście (np. renty związanej z utratą zarobków przez zmarłego, zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej itp.).

Nie ulega wątpliwości, że w obu tych wypadkach można mówić o osobie poszkodowanego i że nowe przepisy nie dają żadnej wskazówki co do odmiennego rozwiązania. Wypada jedynie podkreślić, nie wdając się w bliższą analizę problematyki odszkodowania, że pojęcie zadośćuczynienia zostało w kodeksie cywilnym utrzymane tylko w razie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia (art. 444 § 1 w związku z art. 445 § 1 k.c.), natomiast najbliżsi członkowie rodziny zmarłego mogą — zgodnie z art. 446 § 3 — dochodzić roszczeń o zasądzenie stosownego odszkodowania, jeżeli wskutek jego śmierci nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej.⁹

c) Artykuł 435 § 1 k.c., podobnie jak art. 152 § 1 k.z., przewiduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną komukolwiek. Jeżeli jednak poszkodowanym będzie pracownik, a w szczególności kierowca uspołecznionego zakładu pracy, to powstaje kwestia dopuszczalności zastosowania tego przepisu, ponieważ kodeks cywilny w art. VIII § 2 pkt 5 przepisów wprowadzających utrzymał w mocy art. 24 — 27 dekretu z dnia 25 czerwca 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz. U. z 1958 r. Nr 23, poz. 97). Przepisy te ograniczają, jak wiadomo, tradycyjną zasadę odpowiedzialności wyrażoną w art. 134 lub 152 — 153 k.z. Ma ona bowiem zastosowanie tylko do sytuacji, gdy wypadek jest następstwem winy polegającej na naruszeniu przez zakład pracy obowiązków wynikających z przepisów o ochronie życia i zdrowia pracowników (wina kwalifikowana).

Art. 24 dekretu jest więc ograniczeniem odpowiedzialności, w praktyce jednak uważany jest za podstawę odpowiedzialności uspołecznionego zakładu pracy. Z tym też zastrzeżeniem określenie to będzie dalej używane.

Zagadnienie to od wielu lat budziło wątpliwości w orzecznictwie i w literaturze i żałować wypada, że ustawodawca nie rozstrzygnął ich w nowym kodeksie. Sprowadzały się one do udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy art. 24 stosuje się do wypadku samochodowego, dla którego właściwy jest przecież reżym kodeksowy art. 152 — 153 k.z. (obecnie 435 — 436 k.c.). Praktyka w tym zakresie była różna. Odpowiedzialność opierano bądź na art. 152 k.z.¹⁰, bądź na art. 24. dekretu.¹¹ Sporne było nadto, czy art. 24 jest podstawą wszelkich roszczeń pracownika wynikających z wypadku samochodowego przeciwko pracodawcy¹², czy też

⁹ Przepis ten nawiązuje do znanej uchwały całej Izby Cywilnej S.N. z 29.I.1957 r. (NP 12/1957, s. 133). Por. zamieszczoną tamże głosę Z. Radwańskiego co do przesłanek stosowania art. 166 k.z.

¹⁰ Por. np. orzec. S.N. z 13.II.1957 r. (OSN z r. 1959, s. 66).

¹¹ Por. np. GKA z 25.IV.1956 r. (PiP 7—8/1957, s. 29).

¹² Tak orzec. S.N. z 25.I.1957 r. (OSPiKA 9/1958, poz. 222) i S. Garlicki: *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1959, s. 149.

tylko szkód na zdrowiu i ciele.¹³ W literaturze postulowano zniesienie tych różnic *de lege ferenda* i ujednoczenie podstawy odpowiedzialności za wypadek samochodowy będący jednocześnie wypadkiem w zatrudnieniu.¹⁴ Podkreślano również w orzecznictwie, że jeżeli wypadkowi uległ pracownik, a właścicielem samochodu nie był pracodawca, to pracownikowi przysługują roszczenia z art. 24 przeciwko pracodawcy, a z art. 153 k.z. przeciwko właścicielowi,¹⁵ oraz że jeżeli pracownik jedzie pojazdem pracodawcy w charakterze pasażera, to odpowiedzialność opiera się art. 152 i 153 k.z.¹⁶ W dwóch ostatnich wypadkach analogicznie należałoby stosować przepisy art. 435 i 436 k.c.

Skoro kodeks cywilny nie dał odpowiedzi na powyższe wątpliwości, to należy uznać za obowiązujące rozstrzygnięcie, które znalazło wyraz w uchwale Sądu Najwyższego z 21.III.1963 r. (OSNCP 11/1963, poz. 236), według której art. 24 dekretu wyłącza w stosunku do uspołecznionego zakładu pracy wzmogoną odpowiedzialność z art. 152 — 153 k.z., opartą na zasadzie ryzyka.

Rozwiązanie to jest aktualne również na gruncie kodeksu cywilnego. Utrzymanie w mocy art. 24 dekretu przesądza o wyłączeniu stosowania przepisów art. 435 — 436 k.c., jeżeli wypadkowi uległ kierowca lub inny pracownik uspołecznionego zakładu pracy. Należy też przyjąć, że dotyczy to szkód tak osobistych, jak i rzeczowych, ponieważ rozgraniczenie reżymów odpowiedzialności w zależności od rodzaju szkody wprowadziłoby nadmierne komplikacje, tym bardziej że ostatnio — jak to zostanie niżej wykazane — różnica między tymi reżymami zaciera się stopniowo coraz bardziej. Wypada wreszcie podkreślić, że naruszenie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, a tym samym o należyтым stanie technicznym używanego pojazdu, stanowi zawsze naruszenie przez dysponujący samochodem zakład pracy obowiązków dotyczących życia i zdrowia przewożonych pracowników, co powoduje jego odpowiedzialność na podstawie art. 24 dekretu.¹⁷

Czy sytuacja poszkodowanego-pracownika jest gorsza od sytuacji innych poszkodowanych w wypadku samochodowym? Na pierwszy rzut oka wydaje się, że tak, skoro odpowiedzialność na zasadzie ryzyka jest niezależna od winy czyjejkolwiek, natomiast na gruncie art. 24 dekretu pracownik jest obowiązany udowodnić winę polegającą na naruszeniu przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. Różnica byłaby zatem istotna, gdyby nie to, że ostatnio pojawiły się w nauce polskiej poglądy zmierzające do obiektywizacji odpowiedzialności pracodawcy przez odejście od konieczności ustalania subiektywnych elementów winy i przesunięcia jej w płaszczyznę ryzyka. Poglądy te sprowadzają się do stwierdzenia, że na gruncie art. 24 wystarczy obiektywne naruszenie przepisów, a nadto że jeżeli wypadek w zatrudnieniu jest spowodowany przez innego pracownika, to za niego pracodawca odpowiada jako przełożony, odpowiedzialność zaś za podwładnego opiera się na ryzyku.¹⁸

¹³ Tak W. Warkalło: *La responsabilité...*, op. cit., s. 20—21; W. Czachórski: *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1963, s. 340.

¹⁴ Tak A. Szpunar w cytowanej już glosie (PiP 11/1962).

¹⁵ Tak. orzecz. S.N. z 3.V.1961 r. (OSPİKA 5/1962, poz. 123).

¹⁶ Tak cytowane orzecz. S.N. z 5.IX.1961 r. z glosą A. Szpunara.

¹⁷ Tak orzecz. S.N. z 7.V.1962 r. (OSPİKA 10/1963, poz. 248).

¹⁸ Zwolennikiem tej tezy jest w szczególności W. Warkalło: *Wina osoby prawnej na tle problematyki odpowiedzialności odszkodowawczej deliktowej i ubezpieczeniowej*, NP 12/1961, s. 174 i nast.; glosa do orzecz. S. N. z 7.IV.1962 r. (PiP 12/1963, s. 967), glosa do orzecz. S.N. z 30.VIII.1960 r. (OSPİKA 11/1961, poz. 313). Por. też glosę S. Garlickiego do orzecz. S.N. z 2.X.1961 r. (OSPİKA 4/1963, poz. 100).

Praktyka sądowa potwierdza słuszność tej koncepcji. Jeżeli zatem wypadkowi samochodowemu ulegnie pracownik uspołecznionego zakładu pracy, to odpowiedzialność — mimo odmiennej formalnie podstawy prawnej — będzie miała praktycznie charakter obiektywny i niezależny od winy (a przynajmniej jej elementu subiektywnego) osoby odpowiedzialnej.

III

1. Najważniejsza zmiana, jaką wprowadził kodeks cywilny, dotyczy określenia osoby odpowiedzialnej.

Kodeks zobowiązań w art. 152 § 1 i 153 § 1 wiązał odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z osobą właściciela samochodu. W ten sposób prawny stosunek własności przesądzał o podmiotowej stronie odpowiedzialności, wyjąwszy wypadek przewidziany w art. 153 § 2 k.z.

Rozwiązanie przyjęte w k.z. było charakterystyczne w zasadzie dla prawa polskiego. W innych systemach odpowiedzialność wiąże się nie z formalnym prawem, lecz z faktycznym wykonywaniem władztwa nad samochodem. Przykładowo można tu wymienić obowiązującą w NRF ustawę z 19.XII.1952 r., gdzie odpowiada *Halter*, art. 1384 ust. 1. k.c., gdzie odpowiada *gardien*, czy art. 90 zasad ustawodawstwa cywilnego ZSRR lub ustawę austriacką z 21.I.1959 r., obciążającą odpowiedzialnością posiadacza samochodu.

Rozwiązanie przyjęte w kodeksie zobowiązań miało swoje dobre i złe strony. Dobre, bo ustawa sama wyraźnie przesądzała, kto za wypadek odpowiadał, i nie pozostawiała żadnych wątpliwości, jakie mogłyby się nasuwać przy określeniu osoby posiadacza. Złe, bo odpowiadać powinien nie ten, komu przysługuje formalne prawo, ale ten, kto ma możliwość używania, dysponowania i kontroli nad samochodem.

Projekt kodeksu cywilnego z roku 1962 (podobnie jak i poprzednie projekty) dokonał w tym względzie zasadniczej zmiany, zastępując pojęcie właściciela pojęciem samoistnego posiadacza samochodu. Kodeks cywilny przejął to rozwiązanie.

Zgodnie z art. 336 kodeksu posiadaczem samoistnym jest ten, kto rzeczą faktycznie włada jak właściciel. Kodeks zatem zastępuje pojęcie posiadacza rzeczy z art. 296 § 1 pr. rzecz. pojęciem samoistnego posiadacza, podkreślając wykształconą w doktrynie zasadę, że takie posiadanie odpowiada treści prawa własności.¹⁹ Natomiast zamiast posiadania praw z art. 296 § 2 pr. rzecz. kodeks wprowadza posiadanie z a l e ż n e. Posiadaczem zależnym rzeczy jest ten, kto nią faktycznie włada, mając po temu prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (art. 336 zd. 2). Przeprowadzenie szczegółowego rozróżnienia między posiadaniem rzeczy a posiadaniem samoistnym oraz między posiadaniem praw a posiadaniem zależnym przekraczałoby ramy niniejszej pracy. Natomiast rozróżnienie między posiadaniem zależnym a władzą rozporządzania w rozumieniu art. 153 § 2 k.z. nie jest tak bardzo istotne, ponieważ — jak to już wyjaśniono — w nauce (o czym niżej) zmiana przeprowadzana w kodeksie nie ma charakteru zasadniczego.

Konsekwencje nowego rozwiązania nie są zbyt daleko idące. Już na gruncie kodeksu zobowiązań art. 153 § 2 poważnie ograniczał formalną przesłankę własności na rzecz faktycznej możliwości rozporządzania samochodem. W świetle kodeksu cy-

¹⁹ Por. J. Wasilkowski: *Zarys prawa rzeczowego*, Warszawa 1963, s. 61; M. Rafacz-Krzyżanowska: *Posiadanie w projekcie kodeksu cywilnego*, PiP 7/1960, s. 103.

wilnego samoistnym posiadaczem będzie z reguły właściciel samochodu, ponieważ posiadanie jest najczęściej przejawem wykonywania uprawnień właściciela.

Bogata problematyka dotycząca porównania rozwiązań kodeksu zobowiązań z projektem z roku 1962, które w zasadzie przejął kodeks cywilny (wprowadzając jedynie pojęcie posiadania zależnego zamiast pojęcia posiadania niesamoistnego), została wyczerpująco omówiona w literaturze.²⁰ Wystarczy tu podkreślić, że dotychczasowy dorobek orzecznictwa i nauki znajdzie pełne zastosowanie również na gruncie nowego kodeksu, w szczególności w zakresie unormowanym obecnie w art. 436 § 1 zd. 2 co do odpowiedzialności posiadacza zależnego (najemcy, użytkownika) oraz co do odpowiedzialności samoistnego posiadacza na zasadach ogólnych lub odpowiedzialności współposiadaczy. Trzeba jeszcze dodać, że kodeks nie przejął sformułowania art. 153 § 2 zd. 2 k.z., jednakże jest rzeczą oczywistą, że w świetle przepisów kodeksu o posiadaniu złodziej, jako posiadacz samoistny, będzie odpowiadać na podstawie art. 436 k.c. Również fakt samowolnej jazdy kierowcy nie zwolni samoistnego posiadacza, ponieważ jazda taka nie oznacza utraty posiadania.²¹

2. Należy jeszcze zwrócić uwagę na określenie podmiotowej strony odpowiedzialności wtedy, gdy osobą odpowiedzialną nie jest osoba fizyczna. Konieczność ta wynika stąd, że w większości wypadków korzystają z samochodów jednostki uspołecznione (przedsiębiorstwa państwowe, instytucje, spółdzielnie itp.), a także stąd, że w przeciwieństwie do kodeksu zobowiązań, gdzie odpowiadał i właściciel przedsiębiorstwa, i właściciel samochodu, kodeks cywilny w obu wypadkach inaczej określa osobę odpowiedzialną.

Rozróżnienie to prowadzi do następujących wniosków: pojęcie samoistnego posiadacza w wyżej podanym rozumieniu należy zarezerwować — poza osobami fizycznymi — dla tych jednostek (tak uspołecznionych, jak i nie uspołecznionych), które nie są przedsiębiorstwem lub zakładem w rozumieniu art. 435 § 1 k.c., a więc dla wszelkiego rodzaju instytucji, stowarzyszeń, spółdzielni, związków itp. Za samoistnych posiadaczy należy również uważać przedsiębiorstwa lub zakłady uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, ale tylko te (jak np. przedsiębiorstwa produkcyjne), dla których posługiwanie się samochodami stanowi element uboczny obok zasadniczej i produkcyjnej działalności. Jednostki te powinny być traktowane tak samo jak indywidualni posiadacze samochodów i odpowiadają nie za ruch przedsiębiorstwa, lecz za ruch poszczególnego pojazdu. Natomiast jeśli chodzi o przedsiębiorstwa, których zasadniczą funkcją jest działalność komunikacyjna (MFK, PKS), to odpowiadają one nie za ruch poszczególnego pojazdu, lecz za ruch przedsiębiorstwa jako całości, i właściwie dla nich kodeks cywilny — podobnie jak i dla wszystkich innych przedsiębiorstw uprawianych w ruch za pomocą sił przyrody poza sferą odpowiedzialności samochodowej — wprowadza pojęcie osoby prowadzącej przedsiębiorstwo lub zakład na własny rachunek (art. 435 § 1 k.c.). Oznacza to nawiązanie do art. 152 § 2 k.z., wyjątkową więc zasadę tego przepisu kodeks cywilny przyjmuje jako regułę. Jest to wyraz ogólnej tendencji wyeliminowania kryterium formalnego na rzecz kryterium, w którym odpowiedzialność powinna ponosić osoba mająca faktyczną moż-

²⁰ Szczegółowej analizie poddał te problemy A. Szpunar: Legitymacja bierna przy odpowiedzialności za wypadki samochodowe, „Palestra” 5/1963, s. 6—15. Zgadając się z wywodami autora, odsyłam do tej pracy jedynie celem uniknięcia zbędnych powtórzeń (poruszam tylko pewne zagadnienia szczególne).

²¹ Tak samo jak nie oznacza przejścia na kierowcę władzy rozporządzania samochodem w myśl uchwały Calej Izby Cywilnej S.N. z 29.X.1960 r. (OSP i KA 9/1961, poz. 258), która w tym zakresie zachowuje swą aktualność.

ność dysponowania pojazdem bądź przez samoistne posiadanie, bądź — jak w ostatnim wypadku — przez prowadzenie przedsiębiorstwa lub zakładu na własny rachunek.

Również jednak i ta zmiana nie ma, jak się wydaje, charakteru radykalnego, przynajmniej jeśli chodzi o przedsiębiorstwa lub zakłady państwowe wyposażone w osobowość prawną. Będą to z reguły te same jednostki, które odpowiadały pod rządem kodeksu zobowiązań jako „właściciele” z racji sprawowania zarządu nad samochodem, jako powierzonym im składnikiem mienia państwowego. Kodeks rozstrzygnął jedynie teoretyczną kwestię odpowiedzialności przedsiębiorstw lub innych organizacji państwowych, które nie będąc właścicielami pojazdów (w myśl zasady jedności funduszu własności państwowej)²², odpowiadały jak właściciele z art. 152—153 k.z. Na gruncie kodeksu cywilnego są one bez wątpienia samoistnymi posiadaczami samochodu bądź prowadzącymi przedsiębiorstwo lub zaktaǳ na własny rachunek, stosunki zaś własnościowe przestały odgrywać zasadniczą rolę.

3. Nie ulega zmianie kwestia odpowiedzialności kierowcy. Tak jak na gruncie k.z. (art. 134), również i obecnie odpowiadać on może tylko na zasadzie winy (art. 415 k.c.), chyba że kierowca nabędzie samoistne posiadanie samochodu wskutek jego kradzieży. Wówczas bowiem — podobnie jak w wypadku kradzieży przez osobę trzecią — następuje utrata posiadania przez posiadacza samoistnego, a z nią odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, która przechodzi na kierowcę²³. Niemniej jednak odpowiedzialność kierowcy wobec poszkodowanego również w obecnym stanie prawnym będzie miała charakter wyjątkowy, jako wysoce dla niego — ze względu na trudny częstokroć dowód winy, a także znikomą z reguły możliwość ściągnięcia odszkodowania — niekorzystna.

Najczęściej będzie on odpowiadał łącznie z posiadaczem samoistnym, i to solidarnie w myśl art. 441 § 1 k.c. Na gruncie k.z. solidarność wynikała z art. 146.²⁴ Takie rozwiązanie było możliwe tylko dzięki temu, że właściciel samochodu był jednocześnie przełożonym kierowcy-podwładnego i odpowiadał również z art. 145 k.z. W braku tego stosunku art. 146 k.z. mógł wejść w zastosowanie tylko w drodze analogii, ponieważ dotyczył odpowiedzialności osób wymienionych w przepisach poprzedzających, tj. w art. 134 — 145, natomiast właściciel odpowiadał z art. 152 lub 153 k.z. Podstawą solidarności nie mógł być też — jeżeli szkodę wyrządził tylko kierowca — art. 137 k.z., ponieważ przepis ten mówił o szkodzie wyrządzonej wspólnie przez kilka osób. Ponadto przepis ten dotyczył odpowiedzialności na zasadzie winy, gdy tymczasem właściciel samochodu odpowiada na zasadzie ryzyka. Tak więc również i tutaj możliwa była tylko dość szeroka analogia.

Obecnie art. 441 § 1 k.c. wprowadza solidarność w każdym wypadku, gdy kilka osób ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym, a więc niezależnie od rodzaju odpowiedzialności deliktowej, od stosunków prawnych łączących te osoby oraz niezależnie od tego, czy szkoda została wyrządzona wspólnie, czy też nie.

Za szkodę wyrządzoną samoistnemu posiadaczowi (uszkodzenie samochodu w wypadku) kierowca zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem, które w dalszym ciągu pozostaje aktualne, odpowiada *ex contractu*.²⁵ Będzie tu mieć zastosowanie

²² Por. co do tego zagadnienia M. Madey: Stosunki własnościowe przedsiębiorstw państwowych, Warszawa 1964, s. 123 i nast.

²³ W tym zakresie aktualność zachowuje cytowana uchwała z 29.X.1960 r.

²⁴ Por. A. Szpunar: Wyrządzenie szkody przez kilka osób, PiP 2/1957, s. 196.

²⁵ Tak np. orzec. S.N. z 18.VII.1957 r. (PiP 10/1958, s. 684) i orzec. S.N. z 27.IX.1960 r. (OSN II/1962, poz. 43).

art. 471 k.c., odpowiadający treścią art. 239 k.z. Kierowca będzie zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli np. zwracał uwagę na trudne warunki jazdy, a mimo to otrzymał polecenie wyjazdu,²⁶ natomiast będzie odpowiadać przynajmniej w części, jeżeli mimo zmęczenia nie odmówił prowadzenia samochodu.²⁷

4. Samoistny posiadacz samochodu będzie odpowiadać zgodnie z art. 436 § 1 k.c. na zasadzie ryzyka także wtedy, gdy korzysta z pojazdu nie w celach własnych. Ma to miejsce wówczas, gdy z braku służbowych samochodów osobowych w jednostkach organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki uspołecznionej i organizacji społecznych używa się w sprawach służbowych samochodów osobowych stanowiących własność osobistą pracowników²⁸ za zwrotem właścicielowi kosztów użycia pojazdu. W tej sytuacji, mimo że pojazd służy celom służbowym, nie następuje utrata samoistnego posiadania, tak jak na gruncie art. 153 § 2 k.z. nie następowała utrata władzy rozporządzania samochodem, w związku zaś z tym cel jazdy jest już obojętny. Podobnie jak korzystanie z samochodu służbowego dla celów prywatnych,²⁹ tak samo korzystanie z samochodu prywatnego dla celów służbowych nie może wykluczyć zastrzonej odpowiedzialności samoistnego posiadania.

5. Ponieważ art. 437 k.c. prawie dosłownie powtórzył treść art. 155 k.z., przeto aktualny pozostaje problem rozróżnienia umownego przeniesienia uprawnień do dysponowania samochodem przez oddanie go w posiadanie zależne (art. 436 § 1 zd. 2 k.c.) od umownego przeniesienia na inną osobę odpowiedzialności za wypadek (art. 437 k.c.). Zwrócenie uwagi na to zagadnienie wydaje się konieczne, ponieważ w dotychczasowym orzecznictwie na tle art. 153 § 2 i 155 k.z. rozróżnienie to nie było dostrzeżone, co z kolei prowadziło do pewnych nieporozumień.

Otóż w orzeczeniu z 17.I.1961 r. (OSPika 12/1961, poz. 34) Sąd Najwyższy przyjął, że umowa, mocą której współwłaściciel samochodu oddaje drugiemu współwłaścicielowi pojazd na jego własny rachunek i niebezpieczeństwo, powinna być oceniana nie z punktu widzenia art. 153 § 2 k.z., lecz według art. 155 k.z. i jako taka jest ona z mocy art. 41 p.o.p.c. nieważna. Stanowisko to poddał słusznej krytyce Szpunar w głosie do tego orzeczenia podkreślając, że odpowiedzialność powinien ponosić ten, kto dysponuje samochodem, osiąga korzyści z ruchu pojazdu i sprawuje nad nim kontrolę, osobą zaś tą nie zawsze musi być właściciel samochodu, jeżeli uprawnienia te przeniósł umownie na inną osobę.

Pogląd ten należy przyjąć także na gruncie kodeksu cywilnego również wtedy, gdy nie chodzi o współwłaścicieli czy współposiadaczy pojazdu. W zasadzie każda umowa, mocą której posiadacz samoistny oddaje samochód w posiadanie zależne, zawiera w sobie element wyłączenia odpowiedzialności posiadacza samoistnego,

²⁶ Tak orzecz. S.N. z 29.IX.1960 r. (OSN II/1962, poz. 45).

²⁷ Tak orzecz. S.N. z 9.X.1961 r. (RPEiS III/1962, s. 384).

²⁸ Zasady takiego korzystania reguluje zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 25 czerwca 1956 r. w sprawie używania samochodów prywatnych w sprawach służbowych (MP Nr 59, poz. 723).

²⁹ Podstawą prawną użyczenia samochodu pracownikowi jest § 11 ust. 2 zarządzenia Ministra Komunikacji z 28.XI.1957 r. w sprawie gospodarowania pojazdami samochodowymi i zasad ich używania (MP Nr 90, poz. 171). Aktualne w tym zakresie pozostaje orzecznictwo sądowe (np. orzecz. S.N. z 11.VIII.1956 r. — OSN I/1957, poz. 28) i arbitrażowe (np. GKA z 11.X.1960 r. — OSPika 3/1961, poz. 64), według którego użyczenie pracownikowi przez przedsiębiorstwo samochodu wraz z kierowcą za zwrotem kosztów benzyny dla jego osobistych celów nie oznacza oddania samochodu tej osobie na jej własny rachunek i niebezpieczeństwo, choćby nawet tak postanowiono w umowie. Teza ta ma analogiczne zastosowanie na gruncie art. 436 § 1 zd. 2 k.c. Oddanie, o którym mowa, nie jest oddaniem w posiadanie zależne.

skoro zamiast niego odpowiada posiadacz zależny. Chodzi jednak o to, że to wyłączenie nie jest elementem wyłącznym treści umowy, przeciwnie, jest ono zjawiskiem wtórnym i następstwem przeniesienia w drodze umowy posiadania samochodu (art. 436 § 1 zd. 2 k.c.). Natomiast w art. 437 (tak jak w art. 155 k.z.) chodzi o wyłączenie odpowiedzialności samoistne, nie związane z przeniesieniem posiadania; tutaj jest ono jedynym elementem umowy. Dlatego też tylko taka umowa będzie nieważna z mocy art. 437 w związku z art. 58 § 1 k.c.

IV

Artykuł 436 § 2 k.c. prawie dosłownie — z wyjątkiem pewnych drobnych zmian redakcyjnych — powtórzył treść art. 154 § 1 i § 2 k.z., utrzymując w ten sposób wyjątkową odpowiedzialność na zasadzie winy (art. 415 k.c.) w stosunkach wzajemnych między posiadaczami w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w razie przewozu z grzeszności. W tym zakresie zatem wystarczy odwołać się do dotychczasowego dorobku nauki i orzecznictwa, które zachowują pełny walor i aktualność również pod rządą nowego kodeksu cywilnego.

V

Okoliczności wyłączające odpowiedzialność ustawodawca ukształtował w nowym kodeksie cywilnym analogicznie jak w art. 152 § 1 k.z.

W art. 435 i 436 są nimi: wina poszkodowanego, wina osoby trzeciej i siła wyższa. Również co do pojęć nie jest konieczna w tym miejscu bliższa ich analiza, ponieważ zachowuje swą aktualność to, co zostało na ten temat dotychczas powiedziane w nauce i w orzecznictwie. Wypada jedynie zwrócić uwagę na pewne zmiany redakcyjne, które moim zdaniem mogą się przyczynić do usunięcia pewnych wątpliwości teoretycznych występujących na tle art. 152 § 1 k.z.

1. Na tle tego ostatniego przepisu mogła istnieć wątpliwość co do znaczenia słowa „wyłącznie”, a w szczególności, czy termin ten dotyczy tylko winy poszkodowanego, czy też również i siły wyższej. W szczególności Warkałło³⁰ twierdził, że nie odnosi się on do siły wyższej, ponieważ przy założeniu zewnętrżności jej działania szkoda nie byłaby związana z ruchem samochodu jako jej przyczyną. Pogląd przeciwny można było oprzeć na założeniu, że wyłączność w art. 152 § 1 k.z. dotyczy nie winy, lecz przyczyny szkody, a przyczyną tą — obok winy poszkodowanego lub osoby trzeciej — mogłaby być siła wyższa. Związek z ruchem samochodu nie niweczyłby tej wyłączności przy założeniu, że ruch ten jest przesłanką odpowiedzialności, a nie przyczyną porównywalną z przyczynami egzoneracyjnymi.

Sformułowanie art. 435 § 1 k.c. kładzie kres tym rozbieżnościom. Wynika z niego, że słowo „wyłącznie” odnosi się tylko do winy poszkodowanego i osoby trzeciej, a nie do siły wyższej. Takie rozwiązanie jest najzupełniej trafne, ponieważ siła wyższa jako okoliczność zwalniająca ma naturę odrębną i z pozostałymi przyczynami jest nieporównywalna, nie można zatem oceniać jej działania kryteriami przydatnymi dla winy poszkodowanego lub osoby trzeciej. „Wyłączność” jest rozumiała i konieczna przy działaniu osób, tylko tam bowiem występuje problem porównywania przyczyn i ich zbiegu, badania, czy przyczyna jest wyłączna, czy też nie. Natomiast siła wyższa jako „zdarzenie pochodzące z zewnątrz,

³⁰ W. Warkałło: La responsabilité..., op. cit., s. 11 oraz Odpowiedzialność odszkodowawcza, op. cit., s. 183—184.

nadzwyczajne, nieuchronne, którego nie można przewidzieć", tego problemu w ogóle nie dopuszcza: sama w sobie — na gruncie teorii obiektywnej — zakłada ona wyłączność działania, a jeżeli obok występuje inna przyczyna, to o sile wyższej w ogóle nie można mówić. Innymi słowy, siła wyższa albo istnieje i wtedy powoduje wyłączenie odpowiedzialności, albo nie istnieje i wtedy powoduje pełną odpowiedzialność. Trzeciej drogi — możliwej przy działaniu osób w postaci obniżenia odszkodowania przy winie poszkodowanego jako jednej z przyczyn szkody lub w postaci regresu do osoby trzeciej w razie jej winy jako jednej z przyczyn szkody³¹ — przy sile wyższej nie ma.

2. Istniejący od lat spór, czy w art. 152 § 1 k.z. chodzi o wyłączną przyczynę szkody, czy też o wyłączną winę poszkodowanego, będzie — jak się wydaje — aktualny w dalszym ciągu pod rządem kodeksu cywilnego.

Artykuł 435 § 1 k.c. powtórzył określenie z kodeksu zobowiązań i stanowi wyraźnie, że szkoda musi nastąpić „wyłącznie z winy”, a nie „z wyłącznej winy” poszkodowanego. Można by sądzić, że nie jest to dziełem przypadku. Określenie „wina wyłączna” było wielokrotnie stosowane w orzecznictwie i literaturze³², gdzie stworzona została nawet „zasada winy wyłącznej”.³³ Mimo to określenie owo nie znalazło uznania w oczach ustawodawcy, podobnie jak nie było ono brane pod uwagę w toku prac kodyfikacyjnych.³⁴

Nie należy chyba uważać, żeby ustawodawca uważał ten problem za nie istniejący i żeby do różnicy między tymi sformułowaniami nie przywiązywał żadnego znaczenia. Należy raczej sądzić, że uznał dotychczasowe określenia za prawidłowe, a jeżeli tak, to jego konsekwencją może być koncepcja, w której wyłączność dotyczy nie winy, lecz przyczyny szkody, co z kolei oznacza, że odpowiedzialność nie będzie wyłączona, jeżeli wina poszkodowanego będzie wyłączna, a obok niej istnieć będzie inna przyczyna, nawet nie zawiniona po stronie osoby odpowiedzialnej. Jeżeli mimo to twierdzę, że spór powyższy jest w dalszym ciągu aktualny, to dlatego, że ostatnio podniesiono w literaturze, iż na gruncie art. 152 § 1 k.z. zwrot ustawy dotyczący tego zagadnienia brzmiałby poprawnie, gdyby szkoda powstała „z wyłącznej winy poszkodowanego”.³⁵ Jest to więc uwaga pod adresem sformułowania ustawowego, i towarzysząca jej argumentacja będzie aktualna — wobec jednakowego brzmienia ustawy — również pod rządem art. 435 § 1 k.c.

Nie należy wreszcie zapominać, że istnieją jeszcze inne koncepcje dotyczące mocy zwalniającej winy poszkodowanego, a w szczególności koncepcja szczególnego ciężaru gatunkowego tej winy i absorbowania przez nią innych przyczyn szkody.³⁶ Zarówno pod rządem k.z., jak i nowego kodeksu może ona nasuwać zastrzeżenia ze względu na to, że porównywanie przyczyn szkody może dotyczyć okoliczności jednorodząjowych, a więc winy poszkodowanego z winą osoby odpowiedzialnej, ta zaś odpowiada i bez winy, a ponadto ze względu na to, że tak jak art. 152 § 1

³¹ Por. A. Rembieliński: Wina osoby trzeciej jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność właściciela samochodu, NP 4/1964, s. 334.

³² Por. np. orzec. S. N. z 17.IV.1957 r. (OSN II 1958, poz. 46), orzec. S.N. z 8.VI.1959 r. (NP 6/1960, s. 685); S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna, op. cit., s. 44, A. Szpunar: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe, NP 12/1955, s. 14.

³³ Tak W. Warkalio: Odpowiedzialność odszkodowawcza, op. cit., s. 184.

³⁴ Jedynie projekt z r. 1955 w art. 741 mówił o wyłącznej winie poszkodowanego.

³⁵ A. Oharowicz, W. Górski: Zobowiązania — Część szczegółowa, Warszawa—Poznań, 1964, s. 391.

³⁶ Wyrazicielem jej jest A. Szpunar: Odpowiedzialność cywilna za wypadki kolejowe, NP 11/1960, s. 1433 oraz glosa do orzec. S.N. z 13.VI.1960 r. (OSP i KA 7—8.1961, poz. 204) i do orzec. S.N. z 18.XII.1961 r. (NP 11/1962, s. 1526).

k.z., również art. 435 § 1 k.c. nie uzależnia wyłączenia odpowiedzialności od stopnia winy.

3. Artykuł 435 § 1 k.c. rozszerza w stosunku do art. 152 § 1 k.z. pojęcie osoby trzeciej, której wina, jako wyłączna przyczyna szkody, powoduje wyłączenie odpowiedzialności. Na gruncie kodeksu zobowiązań jest to osoba, za której czyny właściciel nie ponosi odpowiedzialności. Natomiast k.c. przyjmuje, że osoby wymienione w art. 435 § 1 nie ponoszą odpowiedzialności za osobę trzecią, a zatem nie tylko za jej czyny, ale w ogóle za nią nie odpowiadają. Osobą trzecią jest więc obecnie osoba, która w żadnym zakresie nie podlega osobie odpowiedzialnej nie tylko w sferze czynów, ale i w sferze całokształtu swej działalności.

Znaczenie tej zmiany wykaże dopiero praktyka. Nie należy sądzić, że jest ona zasadnicza, skoro już pod rządem k.z. pojęcie osoby trzeciej jest rozumiane szeroko i nie zalicza się do tej kategorii osób, za które właściciel samochodu z jakiegokolwiek tytułu ponosi odpowiedzialność.

VI

Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe łączy się bezpośrednio z zagadnieniem ubezpieczeń. Obowiązujące w tym zakresie akty prawne³⁷ zachowały swą moc pod rządem nowego kodeksu³⁸, a w szczególności pod rządem przepisów tytułu XVII (art. 805 i nast., normujące szczegółowo umowę ubezpieczenia: art. 821 i nast. co do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, art. 821 i nast. co do ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków). Jak podniesiono w literaturze³⁹, w chwili obecnej trudno jeszcze mówić, jaki wpływ może wywrzeć ubezpieczenie na ewolucję zasad odpowiedzialności cywilnej. Mimo niezaprzeczalnej roli obu postaci ubezpieczenia głównie w zakresie ochrony praw poszkodowanego, znaczenie odpowiedzialności cywilnej nie może być osłabione przynajmniej wtedy, gdy szereg ograniczeń lub wypadki wyłączenia odpowiedzialności Zakładu Ubezpieczeń (§ 7 i § 16 rozporządzenia Rady Ministrów z 1 grudnia 1961 r.) kwestię odpowiedzialności cywilnej pozostawiają otwartą.

³⁷ Ustawa z 2.XII.1958 r. o ubezpieczeniach osobowych i majątkowych (Dz. U. Nr. 7, poz. 317) i rozporządzenie Rady Ministrów z 1.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 55, poz. 311).

³⁸ Art. VII pkt 6 przepisów wprowadzających k.c. uchylił jedynie art. 8 i 9 oraz w zakresie ubezpieczeń dobrowolnych art. 10 ustawy z 2.XII.1958 r.

³⁹ A. Szpunar: Legitymacja bierna..., op. cit., s. 15.

STANISŁAW WALTOŚ

Problemy kontradyktoryjności w procesie karnym

Kierowanie rozprawą sądową*

I. Każde ścieranie się przeciwnych poglądów, jeśli ma doprowadzić do jakiegoś racjonalnego wyniku, musi być ujęte w pewne formy i poddane przynajmniej

* Artykuł ten jest częścią większej całości.