

Stanisław Jenger, Janusz Ławrynowicz

Ubezpieczenia pojazdów samochodowych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym

Palestra 15/1(157), 29-44

1971

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.

Ubezpieczenia pojazdów samochodowych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym

I. WSTĘP

Rozwój motoryzacji, jaki obserwujemy w PRL szczególnie w ostatnich latach, oraz stały wzrost kontaktów handlowych, kulturalnych, sportowych i turystycznych z innymi krajami przyniósł ze sobą także zwiększenie się liczby wyjazdów za granicę pojazdami samochodowymi.

Podobnie jak ruch samochodowy w ogóle, tak samo zagraniczna turystyka samochodowa notuje bardzo wiele wypadków samochodowych, których skutki finansowe (bo do omówienia tylko takich skutków ograniczają się ramy niniejszego opracowania) są znaczne.

Uszkodzenie, jakiemu ulega za granicą pojazd, lub szkoda wyrządzona cudzoziemcowi w związku z ruchem tego pojazdu rodzi konieczność poniesienia często wysokich wydatków, i to w obcych środkach płatniczych, którymi zmotoryzowany turysta dysponuje zazwyczaj w bardzo ograniczonym zakresie.

W większości krajów Europy wprowadzono obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które dotyczą przeważnie także obywateli państw obcych przybywających samochodem do danego kraju.¹ Byłoby to równoznaczne z obowiązkiem ponoszenia dodatkowych kosztów w dewizach na opłacenie składki ubezpieczeniowej każdorazowo przy przekroczeniu granic państw, przez które prowadzi trasa jazdy. Zawarte między zakładami ubezpieczeń porozumienia likwidują ten problem dla osób legitymujących się dowodem ubezpieczenia wystawionym w ojczystym kraju.

Powyższe względy zadecydowały, że już w 1959 r. wprowadzono — w odniesieniu do osób wyjeżdżających za granicę pojazdami samochodowymi — obowiązek posiadania polisy stwierdzającej zawarcie ubezpieczenia obejmującego (w ruchu zagranicznym) zarówno uszkodzenia własnego pojazdu (auto-casco — AC), jak i odpowiedzialności posiadacza tego pojazdu za szkody, jakie może on wyrządzić osobom trzecim (OC).

Ponadto na zasadzie całkowitej dobrowolności mogą być dodatkowo ubezpieczone następstwa nieszczęśliwych wypadków pasażerów i kierowcy pojazdu (NW).

Wszystkie te trzy rodzaje ubezpieczeń prowadzi wyspecjalizowana w obsłudze obrotu dewizowego instytucja ubezpieczeniowa „WARTA” — Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji, Spółka Akcyjna. „WARTA” posiada swoje placówki tylko w kilku miastach Polski², dlatego też w celu ułatwienia zmotoryzowanym turystom dokonywania formalności wyjazdowych także w tej dziedzinie „WARTA” upoważniła do zawierania tych ubezpieczeń placówki terenowe Polskiego Związku

¹ Spośród krajów europejskich tylko nieliczne nie wprowadziły dotychczas obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Należą do nich Jugosławia i Rumunia. We Włoszech uchwalono w grudniu 1969 r. ustawę, która przewiduje wprowadzenie powszechnego, obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej po przewidzianej *vacatio legis*.

² W Warszawie, Gdyni, Łodzi i Szczecinie.

Motorowego (znajdujące się w miastach wojewódzkich i w większych miastach powiatowych). Zmotoryzowany turysta zamierzający wyjechać za granicę może zawrzeć to ubezpieczenie także w najbliższej terenowej placówce Państwowego Biura Podróży „ORBIS”, które również na podstawie umowy agencyjnej zawiera umowy ubezpieczenia w imieniu „WARTY”. Dowodem ubezpieczenia jest uproszczony formularz wniosku-polisy (tzw. ubezpieczenie blokowe).

Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, żeby okres ubezpieczenia wymieniony w polisie zbieżny był całkowicie z przewidywanym okresem pobytu za granicą. Wspomniany wyżej warunek posiadania ważnej polisy na ubezpieczenie AC i OC oznacza faktycznie (por. niżej) obowiązek zawarcia umowy ubezpieczeniowej z „WARTA”, obejmującej oba te działy ubezpieczenia.

Płyną z tego konsekwencje mające istotne znaczenie praktyczne.

I tak np. w wypadku gdy okres ubezpieczenia jest krótszy niż okres pobytu za granicą i gdy po upływie tego okresu ubezpieczenia nastąpi za granicą wypadek — „WARTA” nie ma możliwości objęcia dodatkowo ubezpieczeniem wstecz okresu, w którym powstała szkoda, a na który to okres poprzednie ubezpieczenie się nie rozciągało, stoi bowiem temu na przeszkodzie przepis art. 806 § 2 k.c., wyraźnie uznający tego rodzaju umowę za bezskuteczną.

Zdarzają się w praktyce tego rodzaju wypadki, że turysta, powodowany chęcią zaoszczędzenia na składce, zgłasza ubezpieczenie obejmujące możliwie najkrótszy przewidziany w taryfie składek „przedział” i że po expiracji polisy samochód jego doznaje uszkodzeń lub wyrządza innym znaczną szkodę. Otóż skutki tego mogą być dla turysty bardzo poważne, poza bowiem kłopotami z naprawą bądź przywiezieniem do kraju uszkodzonego pojazdu, powstają jeszcze roszczenia innych osób. Turysta, osoba fizyczna, z reguły nie dysponuje taką ilością środków pieniężnych w ogóle, a środków dewizowych w szczególności, która by mu pozwoliła na zaspokojenie tych roszczeń. W konsekwencji opisana tu sytuacja może znacznie utrudnić, a nawet uniemożliwić turyście ponowne odwiedzenie danego kraju.³

II. PODSTAWA PRAWNA

Podstawą prawną do zawierania z krajowcami dewizowymi omawianych umów ubezpieczenia są następujące przepisy:

- 1) zarządzenie Ministrów Finansów i Handlu Zagranicznego z dnia 30.VII. 1959 r. w sprawie ubezpieczenia pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym (M. P. Nr 71, poz. 372)^{3a};

³ Ze względu na to, że omawiane ubezpieczenia (OC i AC) działają tylko w czasie, gdy samochód znajduje się za granicą, właściciel samochodu przed przekroczeniem granicy w drodze powrotnej do Polski powinien zabezpieczyć ciągłość ubezpieczenia AC na terenie kraju przez zawarcie odpowiedniej umowy z PZU. Od momentu bowiem przekroczenia granicy (przy powrocie) ustaje odpowiedzialność „Warty” z tytułu zawartej z nią umowy w zakresie omawianych ubezpieczeń.

Natomiast obowiązkowe ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (rozp. RM z dnia 15.IV.1968 r.) zawiązuje się z mocy prawa z chwilą wjazdu na teren PRL.

^{3a} Sprawa ubezpieczeń w ruchu zagranicznym pojazdów mechanicznych wykonujących przewóz zarobkowy jest uregulowana przepisami rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1963 r. w sprawie prowadzenia międzynarodowego transportu drogowego krajowymi pojazdami samochodowymi (Dz. U. Nr 45, poz. 253).

- 2) ogólne warunki ubezpieczenia (dalej w skrócie: o.w.u.) pojazdów samochodowych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym, obowiązujące od dnia 1 maja 1966 r.⁴

Ad 1) Wymienione zarządzenie upoważnia Państwowy Zakład Ubezpieczeń⁵ do zawierania z krajowcami dewizowymi umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) za szkody z ruchu pojazdu mechanicznego spowodowane za granicą oraz umów ubezpieczenia pojazdu mechanicznego od uszkodzeń (auto-casco — AC), jakie mogą powstać w tym pojeździe w czasie pobytu za granicą.

Składki za te ubezpieczenia płatne są w złotych przy wyjeździe pojazdem samochodowym do ZSRR i krajów demokracji ludowej. Przy wyjeździe do krajów kapitalistycznych składki ubezpieczeniowe są płatne w dewizach.

Krajowcy dewizowi wyjeżdżający za granicę pojazdem samochodowym powinni zawierać umowy ubezpieczenia w zakresie omawianych ubezpieczeń (OC i AC).

Należy wyjaśnić, że ubezpieczenia te nie są ubezpieczeniami obowiązkowymi w rozumieniu przepisów art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 2.XII.1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 72, poz. 357 z późn. zmianami). Ubezpieczenia te bowiem nie powstały z mocy prawa przez ogłoszenie odpowiedniego rozporządzenia Rady Ministrów w myśl przepisów art. 6 ust. 1 powyższej ustawy.

Konieczność zawierania omawianych ubezpieczeń wynika z przepisów powyższego zarządzenia. Krajowiec dewizowy wyjeżdżający pojazdem samochodowym za granicę otrzymuje z Polskiego Związku Motorowego dokumenty uprawniające do przekroczenia tym pojazdem granicy i wprowadzenia go na terytorium obcego państwa.

Zgodnie z przepisami § 3 cyt. zarządzenia Polski Związek Motorowy może wydać wspomniane dokumenty dopiero po przedstawieniu polisy stwierdzającej zawarcie umowy ubezpieczenia w zakresie OC i AC, ważnej przez cały czas pozostawania pojazdu za granicą. Wskutek uzależnienia otrzymania dokumentów, które uprawniają do przekroczenia granicy pojazdem samochodowym, od posiadania dowodu ubezpieczenia w powyższym zakresie, powstaje konieczność zawierania tych ubezpieczeń. Omawiane ubezpieczenia AC i OC oraz ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (o czym będzie mowa dalej) są ubezpieczeniami umownymi, do których mają zastosowanie przepisy tytułu XXVII księgi III kodeksu cywilnego, dotyczące umowy ubezpieczenia.

Ad 2) Wymienione wyżej pod pkt 2 ogólne warunki ubezpieczenia zawierają postanowienia regulujące ubezpieczenie zarówno AC jak i OC. Podajemy niżej podstawowe zasady obydwu rodzajów ubezpieczeń.

⁴ Do cudzoziemców dewizowych przyjeżdżających pojazdami samochodowymi do Polski mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89).

⁵ Uprawnienia Państwowego Zakładu Ubezpieczeń do zawierania ubezpieczeń (OC i auto-casco) pojazdów mechanicznych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym Minister Finansów zarządzeniem nr 198/59 z dn. 30.XI. 1959 r. (nie publikowanym) przekazał Tow. Ubezpiecz. i Reasek. „WARTA” S.A. w Warszawie. Zgodnie z tym zarządzeniem, z dniem 1.I.1960 r. „WARTA” weszła we wszystkie prawa i obowiązki Państwowego Zakładu Ubezpieczeń, wynikające z ubezpieczeń pojazdów mechanicznych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym.

III. UBEZPIECZENIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH OD USZKODZEŃ (AUTO-CASCO)

Zakres odpowiedzialności „WARTY”. Ubezpieczeniem tym są objęte wypadki, w których został uszkodzony, zniszczony lub utracony pojazd samochodowy albo jego część. Wypadkami takimi są:

- 1) nagłe działanie siły mechanicznej wskutek zetknięcia się pojazdu z przedmiotem znajdującym się poza nim przez najechanie lub zderzenie pojazdu z osobami, zwierzętami, przedmiotami stałymi albo ruchomymi, przewrócenia się, przygniecenia pojazdu albo padnięcia przedmiotu na pojazd;
- 2) powódź albo zatopienie;
- 3) uderzenie piorunu, pożar, wybuch — niezależnie od miejsca ich powstania;
- 4) kradzież, rabunek pojazdu lub jego części albo użycie pojazdu bez zgody ubezpieczającego; w tym wypadku warunkiem odpowiedzialności ubezpieczyciela jest należyte zabezpieczenie pojazdu przez wyjęcie kluczyka od zapłonu motoru, a jeśli chodzi o pojazd jednośladowy znajdujący się poza zamkniętym pomieszczeniem — ponadto przez unieruchomienie koła zamknięciem na kłódkę lub unieruchomieniem kierownicy;
- 5) inne zdarzenie spowodowane przez osoby trzecie⁶.

Ograniczenie odpowiedzialności „WARTY”. Z ubezpieczenia wyłączone są szkody:

- 1) powstałe na terytorium Polski;
- 2) powstałe wskutek prowadzenia pojazdu przez osobę nie posiadającą właściwego prawa jazdy, jeżeli ubezpieczający lub posiadacz pojazdu o tym wiedział albo powinien był wiedzieć;
- 3) spowodowane przez ubezpieczającego, posiadacza pojazdu lub upoważnionego kierowcę rozmyślnie, wskutek rażącego niedbalstwa albo w stanie nietrzeźwym⁷;
- 4) powstałe w czasie naprawy, konserwacji oraz wskutek użycia pojazdu przed ukończeniem naprawy. „WARTA” jednak odpowiada za szkody, powstałe — podczas tych czynności — wskutek ognia lub wybuchu;
- 5) polegające na zniszczeniu lub uszkodzeniu ogumienia, jeżeli te szkody nie powstały jednocześnie z uszkodzeniem lub zniszczeniem innej części pojazdu, za którą przysługuje odszkodowanie;
- 6) powstałe w dodatkowym wyposażeniu pojazdu, za jakie uważa się urządzenia, których pojazd danej marki i typu przy produkcji seryjnej normalnie nie ma⁸.

Ponadto „WARTA” nie pokrywa kosztów i strat nie będących bezpośrednim następstwem zniszczenia, uszkodzenia lub kradzieży pojazdu, jak utrata zysków eksploatacyjnych, kosztów użycia pojazdu zastępczego, hoteli, noclegów itp., z zastrzeżeniem jednak, o którym mowa niżej.

⁶ Nie uważa się za osoby trzecie osób należących do najbliższej rodziny ubezpieczającego, tj. małżonka, dzieci, rodziców i rodzeństwo, a ponadto osób, którym ubezpieczający powierzył obsługę lub nadzór nad pojazdem.

⁷ Przyjmuje się, że w stanie nietrzeźwości znajduje się osoba, u której zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5‰.

⁸ W rozumieniu o.w.u. nie uważa się za wyposażenie dodatkowe: urządzenia służącego do napędu gazowego pojazdu, radio-odbiornika zamontowanego na stałe, pokrowców, dodatkowego oświetlenia, ogrzewania, kół zapasowych, sygnału dźwiękowego, narzędzi samochodowych, gaśnicy przeciwpożarowej i apteczki. W związku z tym za szkody powstałe w tym wyposażeniu ubezpieczyciel odpowiada.

Oboowiązki ubezpieczającego w razie wypadku. W razie zajścia wypadku ubezpieczający powinien w miarę możliwości zapobiec zwiększeniu się szkody.

Ubezpieczający jest w związku z tym obowiązany wykonać następujące czynności:

- 1) zawiadomić najbliższą placówkę milicji (policji) w celu sporządzenia protokołu, który powinien zawierać datę i miejsce szkody, opis wypadku z podaniem jego przyczyn, informację dotyczącą prawa jazdy i stanu trzeźwości kierowcy ubezpieczonego pojazdu, oraz — w miarę możliwości — uzyskać ten protokół;
- 2) sporządzić opis wypadku wraz ze szkicem sytuacyjnym oraz uzyskać pisemne oświadczenia świadków wypadku. Jeżeli szkodę spowodowała osoba trzecia, należy odnotować jej nazwisko i adres. Jeżeli sprawcą wypadku jest kierowca innego pojazdu samochodowego, to oprócz jego personaliów należy odnotować numer rejestracyjny tego pojazdu oraz nazwę i adres towarzystwa ubezpieczeń, w którym posiadacz tego pojazdu jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej;
- 3) skontaktować się niezwłocznie z najbliższą placówką przedstawiciela „WARTY” (komisarza awaryjnego⁹) w danym kraju, upoważnionego do likwidacji szkód, i zastosować się do jego wskazówek.

Do czasu dokonania oględzin pojazdu przez przedstawiciela „WARTY” (komisarza awaryjnego) nie wolno dokonywać żadnych zmian w stanie pojazdu oraz oddawać uszkodzonego pojazdu do remontu, chyba że „WARTA” lub jej przedstawiciel zrezygnował z oględzin albo nie przeprowadził ich w ciągu 48 godzin od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie.

Jeżeli ubezpieczający z własnej winy nie dopełnił któregokolwiek z wymienionych wyżej obowiązków, a będzie to miało wpływ na ustalenie okoliczności lub rozmiaru szkody — „WARTA” może odmówić wypłacenia odszkodowania albo je zmniejszyć.

Ustalenie i wypłata odszkodowania. Jeżeli ubezpieczony pojazd samochodowy zostanie całkowicie zniszczony, skradziony lub zrabowany, a także gdy zostanie on uznany za nie nadający się do naprawy z powodu znacznego uszkodzenia — odszkodowanie ustala się w wysokości równej wartości pojazdu w chwili wypadku, po potrąceniu wartości pozostałości tego pojazdu.

Za podstawę do ustalenia wartości pojazdu w chwili wypadku przyjmuje się obowiązującą w handlu uspołecznionym cenę¹⁰ nowego pojazdu tej samej marki i typu, a pojazdu po kapitalnym remoncie — wartość pojazdu bezpośrednio po kapitalnym remoncie.¹¹

Od tak ustalonej wartości odejmuje się kwotę amortyzacyjną pojazdu. Różnica między ustaloną we wskazany wyżej sposób wartością pojazdu a kwotą jego

⁹ Tzw. „komisarzem awaryjnym” jest zagraniczny zakład ubezpieczeń lub specjalna firma, która na podstawie umowy z „WARTĄ” pełni funkcje jej przedstawiciela. Taki zakład lub firma są upoważnione do wykonywania w imieniu „WARTY” niektórych czynności zmierzających do zlikwidowania szkody.

¹⁰ Ceną pojazdu obowiązującą w handlu uspołecznionym jest cena zatwierdzona przez Państwową Komisję Cen albo przez inny właściwy organ — z wyłączeniem cen stosowanych w eksporcie wewnętrznym. Por. także orzeczenia SN z dn. 9.V.1967 r. III CR 409/65, OSNCP 1968, z. 2, poz. 20.

¹¹ Wartość tę ustala się według zasad podanych w § 20 o.w.u.

amortyzacji stanowi wartość pojazdu w chwili wypadku. W razie braku obowiązującej w handlu uspołecznionym ceny dla danego pojazdu, przyjmuje się cenę pojazdu tej samej lub najbardziej zbliżonej klasy, dla którego cena taka istnieje. Wartość pozostałości zniszczonego pojazdu określa się odpowiednio według wartości tych części w stosunku do wartości całego pojazdu.

Przy uszkodzeniach kwalifikujących się do naprawy, przy kradzieży lub rabunku części pojazdu — wysokość szkody ustala się na podstawie rachunku lub w uzasadnionych przypadkach na podstawie kosztorysu złożonego przez ubezpieczającego. Naprawa pojazdu powinna być przeprowadzona w zasadzie w Polsce. Odstąpienie od tej zasady może nastąpić za zgodą „WARTY” lub jej przedstawiciela. Nie wymaga takiej zgody przeprowadzenie za granicą naprawy niezbędnej do kontynuowania podróży, przy czym zakres tej naprawy ustala przedstawiciel „WARTY”

Gdyby koszt związany z udziałem tego przedstawiciela w oględzinach szkody był wysoki w stosunku do kosztów samej naprawy, drobna naprawa nie przekraczająca równowartości 500 zł może być dokonana na miejscu wypadku bez ustalania jej zakresu przez przedstawiciela „WARTY”, pod warunkiem jednak posiadania protokołu sporządzonego przez milicję (policję) i zawierającego opis wypadku oraz wszystkich jego okoliczności.

Za podstawę do ustalenia wysokości szkody przyjmuje się wyłącznie ceny katalogowe części zamiennych obowiązujące w dniu wypadku, a w braku ceny takich części — ceny części analogicznych innego pojazdu tej samej klasy. Do części zamiennych nabytych w Polsce stosuje się ceny obowiązujące w handlu uspołecznionym.

Oprócz odszkodowania za uszkodzenie, zniszczenie, kradzież albo rabunek ubezpieczonego pojazdu omawiane ogólne warunki ubezpieczenia przewidują także inne świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie zdarzenia. Jeżeli więc wskutek wypadku pojazd uległ zniszczeniu albo w wyniku użgodnienia z „WARTA” pojazd ten jest przywożony do Polski — „WARTA” zwraca udokumentowane koszty przejazdu zastępczym środkiem komunikacji z miejsca wypadku do stałego miejsca zamieszkania ubezpieczającego i pasażerów będących członkami jego najbliższej rodziny.¹² Koszty te są zwracane w wysokości biletów drugiej klasy pociągu pospiesznego (bez opłaty za miejsce sypialne) tychże osób, które razem wyjechały z Polski w celu odbycia wspólnej podróży.

„WARTA” pokrywa także koszty niezbędnego transportu uszkodzonego pojazdu z miejsca wypadku do najbliższego warsztatu naprawczego. Jeżeli na żądanie „WARTY” lub jej przedstawiciela pojazd został przewieziony do Polski, ubezpieczyciel zwraca koszty tego przewozu z miejsca wypadku do miejsca stałego zamieszkania lub siedziby ubezpieczającego.

Ponadto „WARTA” zwraca w całości udowodnione koszty, jakie ubezpieczający poniósł w celu zapobieżenia zwiększenia się szkody, jeżeli poniesienie tych kosztów było uzasadnione okolicznościami wypadku.

Wypłata odszkodowania następuje w Polsce. Jednakże w sytuacjach, gdy należało przeprowadzić za granicą naprawę niezbędną do kontynuowania podróży, „WARTA” przekazuje za granicę należność za taką naprawę bezpośrednio zakładowi naprawczemu albo osobie, która na zlecenie „WARTY” należność tę zapłaciła. W praktyce najczęściej koszty naprawy dokonanej za granicą, koszty transportu pojazdu

¹² Chodzi o małżonka, dzieci, rodziców, rodzeństwo, teściów, zięciów i synów.

z miejsca wypadku do warsztatu naprawczego, koszty przejazdu zastępczym środkiem komunikacji oraz inne koszty związane z wypadkiem a konieczne do poniesienia za granicą pokrywa upoważniony przez „WARTĘ” zagraniczny zakład ubezpieczeń, który następnie rozlicza się z „WARTA”.

Koszty poniesione za granicą, a podlegające zwrotowi zgodnie z omawianymi ogólnymi warunkami ubezpieczenia przelicza się na złote według tabeli kursowej Narodowego Banku Polskiego, obowiązującej w dniu wypłaty odszkodowania.

Dochodzenie roszczeń. Jeżeli zainteresowany nie zgadza się z decyzją Oddziału „WARTY” o nieuznaniu roszczenia o odszkodowanie lub gdy kwestionuje on wysokość przyznanego odszkodowania — może się odwołać do Centrali „WARTY” w ciągu 30 dni od dnia otrzymania decyzji. Jeżeli zainteresowany nie zgadza się z decyzją Centrali lub nie skorzysta z postępowania odwoławczego, może on dochodzić swych roszczeń w drodze sądowej. Roszczeń tych nie można dochodzić przed sądem po upływie 6 miesięcy od dnia otrzymania od „WARTY” decyzji odmawiającej uznania roszczenia o odszkodowanie albo decyzji o wysokości przyznanego odszkodowania. W razie odwołania się zainteresowanego od decyzji Oddziału „WARTY”, powyższy 6-miesięczny termin ulega przerwie i zaczyna on biec na nowo od dnia otrzymania nowej decyzji wydanej w trybie odwoławczym.

Jak już zaznaczono wyżej, „WARTA” ma swoje Oddziały: w Warszawie, w Łodzi, w Gdyni i w Szczecinie. Oddziały „WARTY” w Warszawie i w Łodzi obsługują mieszkańców tych miast, Oddział w Gdyni — mieszkańców Trójmiasta i Oddział w Szczecinie — mieszkańców województwa szczecińskiego. Mieszkańcy pozostałych terenów Polski zgłaszają roszczenia wynikające z omawianych umów ubezpieczenia z „WARTA” bezpośrednio do Oddziału „WARTY” w Warszawie.

Wyjątkiem od tej zasady jest sprawa roszczeń z umów ubezpieczenia pojazdów samochodowych od uszkodzeń (AC). W celu ułatwienia poszkodowanym zgłaszania szkód z tych umów i przyśpieszenia ich likwidacji oraz mając na względzie, że Państwowy Zakład Ubezpieczeń ma na terenie wszystkich powiatów i miast wydzielonych inspektoraty (oddziały) powiatowe (miejskie), Zakład ten — na mocy porozumienia zawartego między nim a „WARTA” — został upoważniony do przeprowadzania wstępnych czynności i likwidacji szkód z ubezpieczeń pojazdów mechanicznych od uszkodzeń (AC), zawieranych przez „WARTĘ” z krajowcami dewizowymi. W związku z tym krajowcy dewizowi zamieszkali na terenie Polski¹³ powinni zgłaszać szkody z powyższego ubezpieczenia powstałe za granicą a naprawiane w kraju do inspektoratów (oddziałów) powiatowych lub miejskich Państwowego Zakładu Ubezpieczeń uprawnionych do likwidacji szkód objętych ubezpieczeniem auto-casco, właściwych dla miejsca zamieszkania ubezpieczających. Powyższe jednostki organizacyjne PZU likwidują te szkody łącznie z wypłatą należnego odszkodowania. Decyzje w sprawie likwidacji powyższych szkód wydaje PZU w imieniu i z upoważnienia „WARTY”. Ewentualne odwołania od tych decyzji należy kierować (z zachowaniem wskazanych wyżej terminów) do Centrali „WARTY” za pośrednictwem jednostki organizacyjnej PZU, która wydała tę decyzję.

¹³ Z wyjątkiem zamieszkałych w m. st. Warszawie, w m. Łodzi, na terenie Trójmiasta i na terenie województwa szczecińskiego, którzy szkody z ubezpieczenia auto-casco zgłaszają — tak jak i dotychczas — do wymienionych już wyżej Oddziałów „WARTY”.

IV. UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

W ruchu przekraczającym granice państw powstaje szereg problemów wynikających z faktu poruszania się w obszarach różnych systemów i porządków prawnych, przewidujących odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu samochodowego. Ubezpieczenie OC powinno zapewnić w możliwie szerokim zakresie ochronę ubezpieczeniową bez względu na różnice systemów odpowiedzialności deliktowej w poszczególnych krajach.

Postulatom tym starają się uczynić zadość warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zawarte w III części omawianych tutaj ogólnych warunków ubezpieczenia pojazdów mechanicznych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym przez uwzględnienie następujących podstawowych zasad:

- 1) zupełności ochrony ubezpieczeniowej,
- 2) szerokiego zakresu pokrycia,
- 3) efektywności ubezpieczenia,
- 4) powiązania z systemem porozumień międzykrajowych.

Ad. 1). Stosownie do § 29 o.w.u. „WARTA” wypłaca świadczenia, jeżeli posiadacz pojazdu lub upoważniony przez niego kierowca będą zobowiązani — na podstawie obowiązującego prawa — do odszkodowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, w wyniku czego nastąpiły: śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia, utrata, zniszczenie lub uszkodzenie rzeczy. Obowiązujące prawo to z reguły prawo miejsca wypadku. Przy tak szerokim ujęciu odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń jest zawsze zaangażowana bez względu na to, jakie prawo rozstrzyga o podstawie i zakresie odpowiedzialności ubezpieczającego.

Postanowienie to oznacza także, że obowiązek świadczenia ze strony „WARTY” nie jest uzależniony od tego, czy w kraju odwiedzanym ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jest obligatoryjne czy też dobrowolne, jak również od tego, jaka jest treść i zakres przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu w kraju odwiedzanym.

Tak np. w Wielkiej Brytanii ubezpieczeniem obowiązkowym nie są objęte¹⁴ w ogóle szkody tzw. rzeczowe (polegające na utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu rzeczy). Posiadacz pojazdu nie ma więc obowiązku posiadania polisy zapewniającej pokrycie przez zakład ubezpieczeń innych szkód niż szkoda na osobie. Ubezpieczenie „WARTY” obejmuje obydwa rodzaje szkód, zapewniając ochronę ubezpieczeniową także w razie zgłoszenia roszczeń o naprawę szkód rzeczowych, aczkolwiek z punktu widzenia możliwości poruszania się po drogach Wielkiej Brytanii wystarczyłoby pokrycie węższe, objęte gwarancją w ramach „Zielonej Karty” (por. niżej pkt 4).

Poza samym świadczeniem na rzecz poszkodowanego „WARTA” zapewnia zwrot szeregu kosztów, które zazwyczaj powstają w związku z dochodzeniem przez osobę poszkodowaną roszczeń od posiadacza lub kierowcy pojazdu. Należą do nich przewidziane w § 30 i 31 o.w.u.:

- a) koszty świadectw i orzeczeń lekarskich wymaganych do uzasadnienia roszczenia,

¹⁴ Na podstawie Road Traffic Acts z 1930 i 1934 oraz „Motor Insurers Bureau — Agreement” z 17 czerwca 1946 r.

- b) koszty przejazdu poszkodowanego na badania pomocnicze lub na obserwację kliniczną także wówczas, gdy skierowanie na to badanie nastąpiło w celu uzasadnienia roszczenia,
- c) koszty uzyskania innych żądanych przez „WARTĘ” dowodów, świadectw, ekspertyz itp.,
- d) zasądzone od zobowiązanego do zapłaty odszkodowania koszty postępowania sądowego (procesu cywilnego),
- e) koszty obrony w postępowaniu karnym.

Należy jednak pamiętać o tym, że dla skorzystania z uprawnień wyliczonych w pkt d) i e) konieczne jest spełnienie określonych warunków. Koszty bowiem wymienione w pkt d) „WARTA” zwraca jedynie pod warunkiem zawiadomienia „WARTY” o wytoczonym procesie.

Natomiast zwrot kosztów obrony karnej przysługuje tylko wówczas, gdy:

- a) postępowanie karne wszczęto przeciwko posiadaczowi lub upoważnionemu przez niego kierowcy pojazdu objętego ubezpieczeniem,
- b) wszczęcie postępowania nastąpiło z powodu wypadku mogącego spowodować zgłoszenie roszczenia odszkodowawczego przeciwko posiadaczowi lub upoważnionemu kierowcy pojazdu objętego ubezpieczeniem,
- c) „WARTA” żądała powołania obrony lub wyraziła zgodę na ustanowienie obrony.

Ad 2). Ogólne warunki zapewniają w zasadzie nieograniczony zakres pokrycia ubezpieczeniowego. W szczególności — w odróżnieniu od warunków ubezpieczeń stosowanych przez zakłady ubezpieczeń szeregu krajów kapitalistycznych — omawiane warunki ubezpieczenia w umowach zawieranych przez krajowego ubezpieczyciela nie przewidują kwotowej granicy odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.¹⁵ Ograniczenia odpowiedzialności „WARTY” zostały sprowadzone do niezbędnego minimum i nie wpływają one w zasadzie na zakres świadczeń na rzecz cudzoziemca uprawnionego do wystąpienia z deliktowym roszczeniem przeciwko ubezpieczonemu-krajowcowi dewizowemu, gdyż § 32 omawianych warunków wyłącza tylko następujące rodzaje szkód i kosztów:

- a) szkody spowodowane na terytorium PRL,¹⁶
- b) szkody wynikłe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu, a więc takie, za które posiadacz pojazdu odpowiada *ex contractu*,¹⁷
- c) szkody wyrządzone osobom bliskim posiadaczowi pojazdu, chyba że chodzi o następstwa wypadków śmiertelnych; takimi osobami bliskimi w rozumieniu omawianych o.w.u. są: małżonek, dzieci własne, przysposobione i przyjęte na wychowanie, pasierbowie, rodzice, ojczym, macocha, dziadkowie, rodzeństwo, teściowie, zięciowie i synowie.

¹⁵ Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w ramach obowiązującego ubezpieczenia OC ograniczona jest np.: w NRF — do DM 250.000 za szkody na osobie i do DM 50.000 za szkody w mieniu; odpowiednio w Austrii — do 1.800.000 i 180.000 szyl. austr., a w Szwajcarii — do 150.000 i 20.000 franków szwajcarskich itp. (dane wg stanu w 1968 r.).

¹⁶ Szkody te są objęte rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89).

¹⁷ W praktyce wyłączenie to dotyczy w zasadzie tylko polskich przewoźników międzynarodowych będących jednostkami gospodarki społecznej (chodzi głównie o Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów i Spedycji — „PEKAES”), którzy jednak zobowiązani są dodatkowo ubezpieczyć swoją odpowiedzialność kontraktową (§ 5 wspomnianego rozporządzenia Ministra Komunikacji z 1963 r.).

Zaznaczyć należy, że w rozporządzeniu dotyczącym obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych na terenie PRL podobne wyłączenie, choć obowiązuje ono również, doznało osłabienia przez wprowadzenie ograniczenia jego działania tylko do wypadków, gdy członkowie rodziny prowadzą wspólnie gospodarstwo domowe.¹⁸

Poza omówionymi trzema wypadkami, w których odpowiedzialność „WARTY” jest wyłączona, wyliczono w ogólnych warunkach ubezpieczenia jeszcze czwarty wypadek, traktując go również jako ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Mianowicie stosownie do § 32 pkt 1 o.w.u. „WARTA” nie odpowiada za kary pieniężne (grzywny) sądowe lub administracyjne bądź konfiskaty. Postanowienie to wprowadzono — ze względów praktycznych — w celu wyraźnego podkreślenia, że „WARTA” tego rodzaju wydatków nie ubezpiecza oraz w celu postawienia przez to tamy nieuzasadnionym żądaniom niektórych ubezpieczonych, nie obeznanym dostatecznie z przepisami prawa. Obowiązek zapłaty grzywny bowiem wynika nie z przepisów prawa cywilnego, lecz jest orzekany na podstawie przepisów prawa karnego lub przepisów karno-administracyjnych; nie ma on nic wspólnego z odpowiedzialnością cywilną osoby zobowiązanej do zapłaty i nie stanowi przedmiotu ubezpieczenia tej odpowiedzialności.

Ad. 3). Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, jeżeli ma zapewnić realną i efektywną ochronę ubezpieczającego, powinno stwarzać obowiązek zakładu ubezpieczeń do wyłożenia za ubezpieczającego sum, których on z reguły nie jest w stanie sam wypłacić, gdyż przekracza to jego możliwości płatnicze. W ruchu międzynarodowym dochodzi do tego ta istotna okoliczność, że spełnienie świadczeń w większości wypadków powinno nastąpić w walucie obcego państwa. Omawiane warunki ubezpieczenia czynią zadość tym potrzebom, stanowiąc w § 35, że „WARTA” wypłaca świadczenia osobie uprawnionej bezpośrednio lub za pośrednictwem zakładu ubezpieczeń, który na zlecenie „WARTY” przeprowadził za granicą postępowanie likwidacyjne. W związku z tym „WARTA” prowadzi także z poszkodowanym bezpośrednio pertraktacje dotyczące zgłoszonych przez niego roszczeń, a w razie potrzeby, gdy poszkodowany wytacza powództwo przeciwko ubezpieczającemu, zapewnia obronę jego interesów.

Ad. 4). Pełną realizację założeń i zasad przedstawionego czytelnikowi ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zagranicznym ruchu samochodowym umożliwia fakt uczestnictwa polskiego towarzystwa ubezpieczeniowego w systemach porozumień dwustronnych, zawartych pomiędzy ubezpieczycielami krajów europejskich zwanych systemami „Zielonej Karty” i „Niebieskiej Karty”.

System „Zielonej Karty” powstał z inspiracji i pod egidą Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych¹⁹.

Potrzeba powstania systemu wynikła z następujących dwóch podstawowych postulatów:

- 1) żeby żadna osoba, która padła ofiarą wypadku drogowego, nie była w żadnym kraju Europy w gorszej sytuacji przez to, że pojazd, który wyrządził jej szkodę, pochodzi z obcego kraju,

¹⁸ Paragraf 16 pkt 1 rozporządzenia RM (Dz. U. z 1968 r. Nr 15, poz. 69).

¹⁹ Szczególne znaczenie miały prace grupy roboczej powołanej do opracowania zagadnień prawno-ubezpieczeniowych w ruchu międzynarodowym, utworzonej w roku 1948 w łonie Podkomisji do Spraw Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w Genewie, oraz zalecenie Nr 51, uchwalone przez tę Podkomisję w dn. 25 stycznia 1949 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ruchu samochodowym. Powołanie systemu nastąpiło w r. 1953.

- 2) żeby automobilista wyjeżdżający do obcego kraju lub przejeżdżający przez kilka krajów Europy nie musiał natrafiać na utrudnienia i przerwy w podróży przez to, że przy każdym przekroczeniu granicy obowiązany jest każdorazowo spełnić obowiązki przewidziane w przepisach o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej kraju, do którego ma zamiar wyjechać²⁰.

Istota systemu „Zielonej Karty” polega na tym, że ubezpieczyciel użytkownika pojazdu samochodowego, wyjeżdżającego za granicę, wydaje mu dokument (kartę zielonego kołoru), który stanowi poświadczenie, że wymieniona w tym dokumencie osoba posiada na okres pobytu w odwiedzanym kraju ubezpieczenie odpowiadające pod każdym względem przepisom o obowiązkowym ubezpieczeniu pojazdów mechanicznych obowiązującym w kraju odwiedzanym.

Jednocześnie ubezpieczyciel kraju odwiedzanego zobowiązuje się traktować posiadacza „Zielonej Karty”, który wyrządził szkodę, tak jakby ubezpieczenie było zawarte u tegoż ubezpieczyciela, likwiduje szkodę i wypłaca poszkodowanemu odszkodowanie, rozliczając następnie wypłacone sumy z ubezpieczycielem, który wystawił „Zieloną Kartę”.

Podstawowym warunkiem uczestnictwa ubezpieczycieli danego kraju w systemie „Zielonej Karty” jest utworzenie tzw. „biura krajowego” zrzeszającego te zakłady ubezpieczeń, które zawierają ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu samochodowego²¹. Biuro składa wnioski o przyjęcie do tzw. Rady Biur (organ systemu Zielonej Karty obradujący na Zjazdach, ze stałym Sekretariatem w Londynie). Dalszym warunkiem przyjęcia do systemu jest złożenie przez rząd danego kraju na ręce Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ zapewnienia całkowitej swobody w transferze dewiz wynikającym z płatności związanych z wypłatą odszkodowań w ramach systemu.

Po spełnieniu powyższych warunków i po przyjęciu do Rady Biur, biuro danego kraju zawiera z biurami innych krajów należących do systemu dwustronne umowy według wzoru „Jednolitej umowy między biurami”²² regulującej wzajemne prawa i obowiązki biur wynikające z przedstawionych powyżej założeń systemu „Zielonej Karty”.

Z chwilą podpisania takiej umowy i odpowiedniego zawiadomienia władz granicznych, obywatele tego kraju, którego „biuro” podpisało umowę z „biurem” drugiego kraju, zwolnieni są na zasadzie wzajemności od obowiązku zawierania ubezpieczenia i opłacania składki przy wjeździe w granice kraju drugiego z kontrahentów umowy.

Polski ubezpieczyciel należy do systemu Zielonej Karty od roku 1958. „Jednolite umowy” zawarła „WARTA” ze wszystkimi prawie „biurami” krajów europejskich — członkami systemu Zielonej Karty²³.

System „Niebieskiej Karty”, który funkcjonuje od roku 1963, obejmuje swoim zasięgiem zakłady ubezpieczeń ZSRR i wszystkich europejskich krajów socjalistycznych (łącznie z Jugosławią)²⁴.

²⁰ Por. Wolfgang Schmitt: System der Grünen Karte, Basel 1968, str. 22—23.

²¹ W Polsce rolę takiego „biura” spełnia „WARTA”, a w innych krajach socjalistycznych, które należą do systemu „Zielonej Karty” (nie należą: Bułgaria, NRD i Związek Radziecki), zadania biura wykonują odpowiednio państwowe zakłady ubezpieczeń tych krajów. „Biura” istnieją we wszystkich europejskich krajach kapitalistycznych.

²² Uniform Agreement between Bureau.

²³ Nie zawarto dotychczas umów jedynie z Portugalią i Luksemburgiem.

²⁴ Albania nie należy do żadnego z omawianych systemów.

Założenia tego systemu podobne są do zasad systemu „Zielonej Karty”, z tą tylko różnicą, że zakłady ubezpieczeń współpracują w ramach systemu „Niebieskiej Karty” szerzej i bardziej wszechstronnie. Porozumienia zawierane pomiędzy zakładami ubezpieczeń tych krajów dotyczą nie tylko ubezpieczenia odpowiedzialności cywilno-prawnej. Obejmują one także zagadnienia wzajemnej pomocy przy likwidowaniu szkód samochodów ubezpieczonych od uszkodzeń (auto-casco) oraz pomocy przy załatwianiu roszczeń obywateli obcego kraju powstałych w kraju odwiedzanym — w stosunku do ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów-obywateli kraju odwiedzanego. Szczególnie to ostatnie rozszerzenie zakresu współpracy w ramach „Niebieskiej Karty” w porównaniu z systemem „Zielonej Karty” ma duże znaczenie praktyczne dla osób, które uległy wypadkom drogowym w czasie pobytu w jednym z krajów socjalistycznych. Tak np. polski turysta, który w czasie pobytu na Węgrzech został najechany przez samochód węgierski i wypadek ten powoduje odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń na Węgrzech, nie musi dla uzyskania odszkodowania zwracać się do instytucji lub władz tego kraju. Może on zgłosić swoje roszczenia w „WARCIE”, która przeprowadzi likwidację szkody i wypłaci na miejscu odszkodowanie na koszt węgierskiego zakładu ubezpieczeń.

Powiązanie systemów „Zielonej Karty” i „Niebieskiej Karty” z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej zawieranym w „WARCIE” następuje przez wręczenie ubezpieczającemu obok polisy także odpowiedniego dokumentu, tj. „Niebieskiej Karty” przy wyjeździe do krajów socjalistycznych, a „Zielonej Karty” przy wyjeździe do krajów kapitalistycznych, bądź też obu tych dokumentów łącznie, jeżeli zamierzona trasa jazdy prowadzić ma przez kraje należące do obu tych systemów. W praktyce przy wyjeździe tylko do bliskich krajów socjalistycznych, tj. do CSRR, NRD, ZSRR, na Węgry oraz do Jugosławii, posiadanie omawianego dokumentu nie będzie wymagane, gdyż „WARTA” zawarła z zakładami ubezpieczeń tych krajów dodatkowe porozumienia, zgodnie z którymi okazanie przez polskiego turystę „Niebieskiej Karty” na granicy tych krajów nie jest wymagane.

Tablica z polskimi znakami rejestracyjnymi samochodu stanowi dla władz granicznych wymienionych wyżej krajów dowód ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jego posiadacza oraz dowód gwarancji udzielonej przez „WARTĘ” zakładowi ubezpieczeń kraju odwiedzanego. że wypłacone przez ten zakład sumy w związku ze szkodą spowodowaną przez polskiego turystę zostaną przez „WARTĘ” zwrócone.

Powiązanie ubezpieczenia OC z systemami „Zielonej Karty” i „Niebieskiej Karty” znajduje odbicie także w przytoczonym wyżej § 35 o.w.u., stanowiącym, że wypłata odszkodowania następuje także za pośrednictwem zagranicznego zakładu ubezpieczeń, który na zlecenie „WARTY” przeprowadził za granicą postępowanie likwidacyjne.

V. OBOWIĄZKI POSIADACZA (KIEROWCY) POJAZDU W RAZIE WYPADKU

Przedstawiony powyżej system ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w powiązaniu z systemem „Zielonej Karty” i „Niebieskiej Karty” zdejmuje, jak już o tym była mowa, z ubezpieczającego ciężar świadczenia odszkodowania w razie spowodowania za granicą wypadku drogowego. Toteż wypływające z umowy ubezpieczenia obowiązki ubezpieczającego sformułowane w § 34 o.w.u. nie są liczne ani

uciażliwe, mają zaś na celu zarówno zmniejszenie rozmiarów szkody²⁵, jak i ułatwienie czynności likwidacyjnych oraz obrony przed ewentualnymi nieuzasadnionymi roszczeniami osób poszkodowanych. Obowiązki te powstają z chwilą zajścia zdarzenia, w związku z którym mogą być zgłoszone roszczenia odszkodowawcze wobec posiadacza pojazdu objętego ubezpieczeniem. Posiadacz lub kierowca pojazdu — jeżeli nie jest nim sam posiadacz — obowiązany jest:

- 1) podjąć starania o zmniejszenie szkodliwych skutków wypadku, a w szczególności zapewnić pomoc lekarską osobom, które doznały uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia;
- 2) zabezpieczyć w razie potrzeby mienie poszkodowanych;
- 3) ustalić tożsamość i miejsce zamieszkania poszkodowanych;
- 4) zawiadomić o wypadku najbliższy posterunek milicji (policji);
- 5) zawiadomić o wypadku „WARTĘ” lub jej przedstawiciela w kraju miejsca wypadku, właściwego dla likwidacji szkód osób trzecich, tj.: w kraju kapitalistycznym — „biuro”, którego nazwa i adres wymienione są na odwrocie „Zielonej Karty”, w kraju socjalistycznym (także w Jugosławii) — najbliższą placówkę krajowego zakładu ubezpieczeń (adresy większych placówek podano w „Instrukcji postępowania w przypadku powstania szkody”); zadośćuczynienie temu obowiązkowi może nastąpić przez wysłanie listu poleconego pod adresem „WARTY” lub jej przedstawiciela („biura” wymienionego na odwrocie „Zielonej Karty”) albo — odpowiednio — pod adresem zakładu ubezpieczeń w kraju socjalistycznym;
- 6) udzielić „WARCIE” na jej żądanie informacji i wyjaśnień dotyczących wypadku;
- 7) ułatwić przedstawicielowi „WARTY” przeprowadzenie dochodzeń dla ustalenia okoliczności wypadku oraz rodzaju i rozmiarów szkody.

Ponieważ wyłącznie „WARTA” świadczy odszkodowanie na rzecz poszkodowanego i do jego rąk, przeto zastrzeżono w ogólnych warunkach ubezpieczenia, że ubezpieczający bez zgody „WARTY” nie może podejmować żadnych zobowiązań w stosunku do osób występujących z roszczeniami ani też składać żadnych oświadczeń o przyjęciu odpowiedzialności za wypadek.

Zakład ubezpieczeń będzie miał prawo na podstawie art. 471 k.c. uchylić się od odpowiedzialności za szkodę, jeżeli ubezpieczający bez jego zgody zawarł z poszkodowanym ugodę zobowiązującą do spełnienia nieuzasadnionych prawnie lub faktycznie świadczeń, choćby taka uгода w świetle przepisów prawa była ważna w stosunkach między ubezpieczającym a poszkodowanym albo gdyby nawet stanowiła tytuł egzekucyjny.

VI. UBEZPIECZENIE NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW

Jak już wyżej wyjaśniono, krajowiec dewizowy przy wyjeździe za granicę pojazdem samochodowym powinien zawrzeć umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdu oraz umowę ubezpieczenia tego pojazdu od uszkodzeń.

Może on także zawrzeć dobrowolną umowę ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków każdorazowego kierowcy i tyłu pasażerów pojazdu, ile wynosi ich liczba wymieniona w polisie. Tego rodzaju ubezpieczenie obejmuje nieszczęśliwe wy-

²⁵ Stanowiąc w tym względzie rozwinięcie postanowień art. 826 k.c.

padki, jakie ubezpieczającym mogą się wydarzyć w związku z używaniem objętego ubezpieczeniem pojazdu. Ubezpieczeniem tym są objęte również nieszczęśliwe wypadki, jakie mogą się wydarzyć kierowcy w związku z obsługą tego pojazdu, ale pod warunkiem, że jazda odbywa się za wiedzą i zgodą ubezpieczającego.

Jeżeli w chwili wypadku pojazdem jechało w charakterze pasażerów więcej osób, niż zgłoszono do ubezpieczenia, to wówczas świadczenie zostaje zmniejszone — jeśli chodzi o liczbę ubezpieczonych pasażerów — do faktycznej liczby pasażerów w chwili szkody. Na przykład do ubezpieczenia NW zgłoszono 4 osoby z łączną sumą ubezpieczenia x . Jeżeli w chwili wypadku samochodem jechało 5 osób, to świadczenie dla każdej z poszkodowanych osób wyniesie kwotę $x : 5$ zgodnie z cytowanym wyżej postanowieniem o.w.u.

Z ubezpieczenia są wyłączone wypadki spowodowane działaniami wojennymi, a także wypadki, w których udowodniono, że przyczyną ich było:

- 1) popełnienie przez ubezpieczającego zbrodni lub występku;
- 2) rozmyślne, rażące przekroczenie przez ubezpieczonego w wieku od 17 lat przepisów bezpieczeństwa wydanych przez władze — z wyjątkiem gdy chodzi o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo gdy przekroczenie przepisów nastąpiło z innej ważnej przyczyny;
- 3) kierowanie przez ubezpieczonego pojazdem samochodowym bez właściwego prawa jazdy;
- 4) stan nietrzeźwości (pijaństwo) ubezpieczonego albo bójka — z wyjątkiem gdy ubezpieczony działał w obronie koniecznej;
- 5) zaburzenia umysłowe lub paraliż ubezpieczonego, chyba że te stany chorobowe zostały wywołane wypadkiem zaszłym w czasie trwania ubezpieczenia.

Omawiane ubezpieczenie przewiduje następujące rodzaje świadczeń:

- 1) jeżeli wskutek doznanego wypadku ubezpieczony zmarł w ciągu dwóch lat od jego zajścia, świadczenie wynosi pełną sumę ubezpieczenia umówioną na wypadek śmierci;
- 2) jeżeli wskutek wypadku ubezpieczony doznał trwałego inwalidztwa nie później niż w dwa lata od zajścia wypadku, świadczenie wynosi:
 - a) w razie całkowitego (100%) inwalidztwa — pełną sumę ubezpieczenia umówioną na wypadek trwałego inwalidztwa,
 - b) w razie częściowego inwalidztwa — taki procent sumy ubezpieczenia na wypadek trwałego inwalidztwa, w jakim procencie ubezpieczony doznał trwałego inwalidztwa wskutek wypadku,
- 3) poza tym świadczeniem objęty jest także zwrot wymienionych w ogólnych warunkach ubezpieczenia udowodnionych kosztów leczenia następstw wypadków do wysokości umówionej osobnej sumy ubezpieczenia za każdy wypadek, jeżeli te koszty powstały w ciągu dwóch lat od zajścia wypadku.

Koszty leczenia, pokryte z tytułu ubezpieczenia społecznego, nie podlegają zwrotowi z omawianego ubezpieczenia.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że szczegółowe zasady wszystkich trzech omówionych wyżej ubezpieczeń (AC, OC, NW) są zawarte w odpowiednich ogólnych warunkach ubezpieczenia, które osoba wyjeżdżająca za granicę otrzymuje przy zawieraniu z „WARTA” umowy ubezpieczenia.

VII. DOCHODZENIE ROSZCZEŃ NIE OBJĘTYCH UMOWĄ UBEZPIECZENIA

Przedstawione wyżej szerokie pokrycie ubezpieczeniowe zmotoryzowanego turysty nie obejmuje jednak swoim zasięgiem — poza ubezpieczonym od ryzyka auto-casco samochodem — innych szkód, jakie np. w wyniku zderzenia z innym pojazdem mogą za granicą odnieść posiadacz, kierowca lub pasażerowie pojazdu.

W szczególności są to szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie własnego bagażu przewożonego danym pojazdem, szkody w rzeczach osobistych (garderoba, biżuteria itp.), a w poważniejszych wypadkach — roszczenia z tytułu szkód osobowych (o rentę, zadośćuczynienie, koszty pogrzebu itp.). Jeżeli skutki wypadku obciążają cywilnoprawnie podmiot mający siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą, dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego-krajowca dewizowego jest utrudnione zarówno ze względów faktycznych jak i prawnych (nieznajomość lub słaba znajomość przepisów prawnych i języka danego kraju, konieczność uzyskania zezwolenia dewizowego na udzielenie pełnomocnictwa zagranicznemu adwokatowi itp.). „WARTA” udziela pomocy przy dochodzeniu tych roszczeń na podstawie bądź to porozumień zawartych w ramach przedstawionego wyżej systemu „Niebieskiej Karty”, bądź to na podstawie zlecenia udzielonego jej w tym celu przez osobę poszkodowaną.²⁶

W zależności od rodzaju i miejsca wypadku oraz zamieszkania (siedziby) osoby zobowiązanej do zapłaty odszkodowania będzie miał zastosowanie jeden z następujących dwóch trybów postępowania:

1. gdy wypadek nastąpił w jednym z krajów należących do systemu „Niebieskiej Karty” (kraje socjalistyczne wraz z Jugosławią) i polegał na zderzeniu z samochodem zarejestrowanym w kraju miejsca wypadku — poszkodowany zgłasza swoje pretensje do „WARTY”, która występuje do zakładu ubezpieczeń tego kraju z propozycją udzielenia przez ten zakład „WARCIE” zlecenia na zlikwidowanie roszczeń poszkodowanego polskiego obywatela. Jeżeli zainteresowany zakład ubezpieczeń udzieli takiego zlecenia²⁷, „WARTA” likwiduje szkodę w opisanym wyżej trybie, tj. wypłaca osobie uprawnionej odszkodowanie ustalone według przepisów i orzecznictwa sądów kraju miejsca wypadku;
2. we wszystkich innych sytuacjach, a więc:
 - a) gdy wypadek — bez względu na to, w jakim kraju — nastąpił z innej przyczyny niż z ruchu pojazdu samochodowego (np. najechanie przez furmankę lub rowerzystę, upadek na oblodzonym chodniku itp.), albo
 - b) gdy osoba odpowiedzialna za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mieszka lub ma siedzibę w kraju kapitalistycznym — poszkodowany obywatel polski może udzielić „WARCIE” zlecenia na windykację w jego imieniu roszczeń od zagranicznego dłużnika. Za usługę tę „WARTA” pobiera wynagrodzenia w granicach od 2 do 5% wywindykowanej należności.²⁸ Zainkasowane przez „WARTĘ” należności odszkodowawcze poskodo-

²⁶ Zgodnie ze statutem „WARTY” zatwierdzonym zarządzeniem nr 83/63 Ministra Finansów z dnia 27 czerwca 1963 r.

²⁷ W myśl postanowień umowy dotyczącej „Niebieskiej Karty” udzielenie tego rodzaju zlecenia jest fakultatywne, zależy ono bowiem każdorazowo od decyzji zainteresowanego ubezpieczyciela.

²⁸ W zależności od tego, czy dochodzi do zawarcia ugody, czy też windykacja jest następstwem procesu w kilku instancjach sądowych za granicą.

wanego krajowca dewizowego, które do banku wpłynęły w walucie krajów kapitalistycznych, mogą być — po uzyskaniu przez zainteresowanego zezwolenia władzy dewizowej — wykorzystane w eksporcie wewnętrznym. Zezwolenie dewizowe wydawane jest na podstawie obowiązujących Narodowy Bank Polski zasad, do których m. in. należy warunek, że należność była dochodzona za pośrednictwem „WARTY” (w przedstawionym powyżej trybie).

ADAM KRUKOWSKI

Węzłowe problemy obrony koniecznej na tle art. 22 nowego kodeksu karnego

Obrona konieczna należy niewątpliwie do najstarszych instytucji prawa karnego. Jednakże praktyka wymiaru sprawiedliwości stale rewiduje, na tle zmiennej materii życia społecznego i powstających w związku z tym konfliktów, zastane i — zdawałoby się — ustalone już zasady czy elementy konstrukcyjne tej instytucji. A jeśli dodamy jeszcze do tego zmiany w ustawodawstwie karnym, wprowadzające modyfikacje do obowiązujących dotychczas norm prawnych, to stanie się jasne, że nawet najstarsze zasady wymagają ciągłej refleksji, weryfikującej ich ważność i przydatność w dotychczasowym kształcie. Niezależnie bowiem od kryminalnopolitycznych założeń ustawodawcy ucieleśnionych w przepisie art. 22 nowego k.k. — o tym, czy i w jakim stopniu instytucja obrony koniecznej stanie się w świadomości społecznej narzędziem sprzyjającym udziałowi społeczeństwa w zwalczaniu zamachów na społeczne lub indywidualne interesy chronione prawem, decydować będzie przede wszystkim praktyka wymiaru sprawiedliwości w tym zakresie. Celowe więc wydaje się podjęcie próby rozważenia niektórych przynajmniej, węzłowych moim zdaniem, problemów obrony koniecznej na tle nowego uregulowania w kodeksie karnym z 1969 r.

I. Podstawową przesłanką dopuszczalności obrony koniecznej jest *z a m a c h b e z p o ś r e d n i i b e z p r a w n y*. Przez *z a m a c h* należy rozumieć „zachowanie stwarzające niebezpieczeństwo dla dobra prawnie chronionego”¹ albo inaczej — „istotne zagrożenie dla określonych wartości społecznych lub jednostkowych”², dokonane przez człowieka, przy czym przyjmuje się dziś powszechnie, że zamach wyrażać się może zarówno w działaniu, jak i w zaniechaniu.³ Właściwe jednak problemy poja-

¹ I. Andrejew: *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1970, s. 172.

² L. Lernel: *Wykład prawa karnego, część ogólna, t. I*, Warszawa 1969, s. 221. Co do innego określenia pojęcia zamachu — por. A. Krukowski: *Obrona konieczna na tle polskiego prawa karnego*, Warszawa 1965, s. 11.

³ L. Lernel, jw., l.c. W. Wolter [K. Buchała, W. Wolter: *Wykład prawa karnego na podstawie kodeksu karnego z 1969 r., cz. I (Część ogólna)*, Kraków 1970, s. 158 i in.] ogranicza zamach w postaci zaniechania do wyjątkowych wypadków,