

OBOWIĄZUJĄCE ZASADY I STAN ROZWOJU UBEZPIECZEŃ OC KOMUNIKACYJNYCH W JAPONII

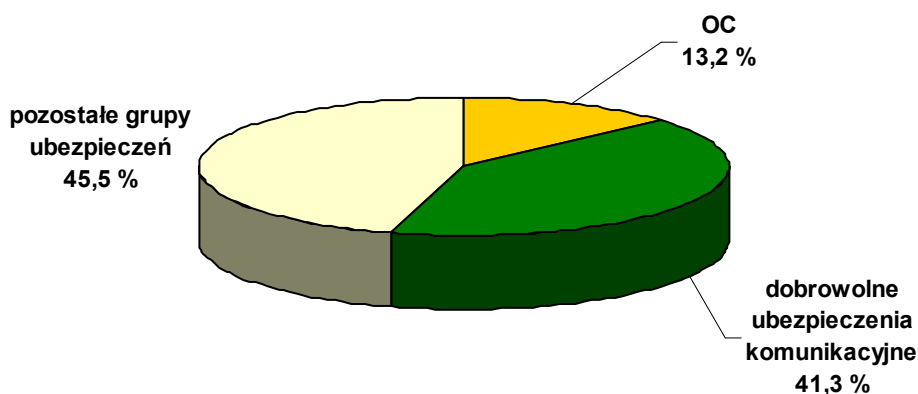
Biuletyn został opracowany w Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym.
01-231 Warszawa, ul. Płocka 9/11, www.ufg.pl.
Wszystkie prawa zastrzeżone.

Warszawa, maj 2008

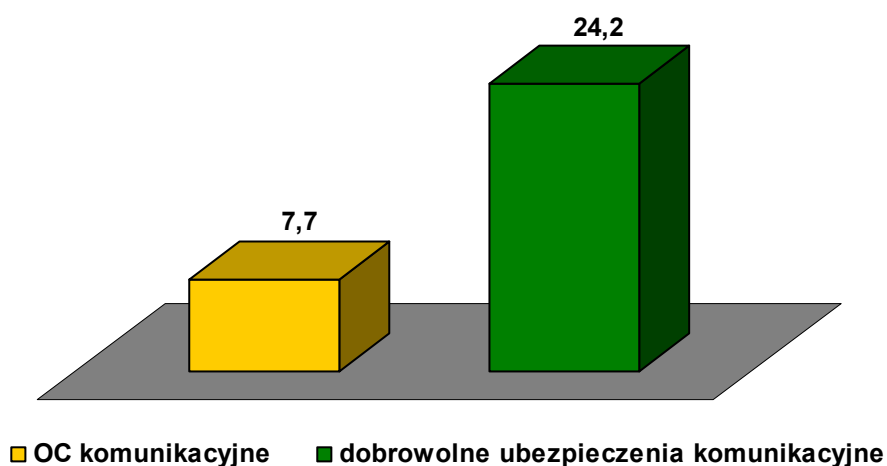
Prezentując podstawowe informacje ogólne o japońskim rynku ubezpieczeń należy zauważyć, iż w Japonii działalność ubezpieczeniową prowadzi 48 zakładów ubezpieczeń. Japoński rynek charakteryzuje się dużą koncentracją – na 5 największych zakładów ubezpieczeń przypada 85 % całej składki. Do największych zakładów należą: Tokio Marine, Mitsui Sumimoto, Sompo Japen, Aioi oraz Nippon Koa. Ponadto na rynku ubezpieczeń rolnych działalność prowadzi 300 ubezpieczycieli. Ich działalność regulowana jest głównie przez Ministerstwo Rolnictwa. Biorąc to pod uwagę, ogółem w Japonii działalność ubezpieczeniową prowadzi 348 ubezpieczycieli. Jednocześnie w państwie tym nie ma ani jednego zakładu ubezpieczeń, w którym jakiegokolwiek udziały posiadałoby Skarb Państwa, ponieważ uważa się, że wejście państwa do zakładu jest oznaką niepowodzenia tj. dzieje się to w sytuacjach krytycznych np. w przypadku problemów z wypłacalnością (*notabene* znane są tu przypadki upadłości dużych zakładów ubezpieczeń; ostatnie bankructwa miały miejsce w latach 2000 i 2002).

Pod względem składki przypisanej brutto rynek japoński zajmuje 4 miejsce na świecie (po USA, Niemczech i Wielkiej Brytanii). Jeszcze dwa lata temu Japonia była na drugim miejscu, jednak w wyniku zmian kursów walut światowych je utraciła. W 2006 r. całkowita składka ubezpieczeniowa w Japonii wyniosła 36,7 bln jenów (234,8 mld euro), z czego 75 % (tj. 176,1 mld euro) przypadło na dział ubezpieczeń na życie, zaś na dział ubezpieczeń majątkowych – 25 % (tj. 58,7 mld euro). W ramach składki w dziale ubezpieczeń majątkowych na ubezpieczenia komunikacyjne przypadało 54,5 % składki z tytułu ubezpieczeń non-life (41,3 % - ubezpieczenia dobrowolne, 13,2 % OC – patrz wykres 1.), na ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków 15,2 %, ubezpieczenie od ognia – 17,1 %. Innymi słowy, składka przypisana brutto z tytułu dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych wyniosła ok. 24,2 mld euro, natomiast z tytułu obowiązkowego OC komunikacyjnego – ok. 7,7 mld euro (wykres 2.).

Wykres 1. Udział obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego i dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych w strukturze działu ubezpieczeń majątkowych w Japonii w 2006 r. (w %)

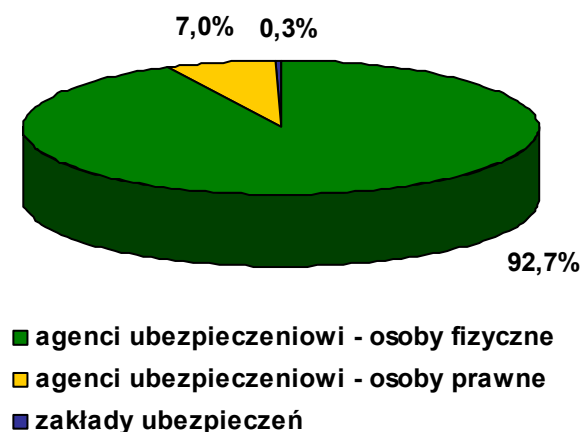


Wykres 2. Składka przypisana brutto z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego i dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych w Japonii w 2006 r. (w mld euro)



Sprzedaż polis komunikacyjnych odbywa się głównie za pośrednictwem agentów ubezpieczeniowych (w tym zwłaszcza osób fizycznych). Przypada na nie ok. 93 % sprzedawanych polis, natomiast na zakłady ubezpieczeń – jedynie 7 %. Szczegółowo prezentuje to poniższy wykres.

Wykres 3. Kanały sprzedaży polis komunikacyjnych w Japonii (w %)

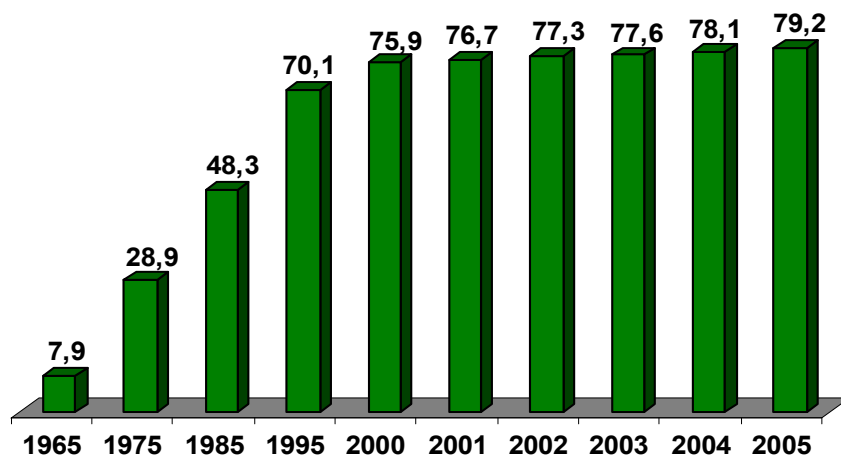


Dla większości agentów sprzedaż polis komunikacyjnych stanowi dodatkowy zarobek, a tylko dla 15 % z nich sprzedaż tych polis jest postawą ich utrzymania. Zawód agenta ubezpieczeniowego nie cieszy się więc specjalnym prestiżem. W praktyce – polisy komunikacyjne sprzedawane są najczęściej w punktach sprzedaży i naprawy pojazdów.

Jeśli chodzi o przyczyny wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego na terytorium Japonii, to był on konsekwencją rosnącej liczby pojazdów mechanicznych, szkód wynikających z wypadków drogowych oraz problemów pojawiających się z uzyskaniem należnego odszkodowania z tego tytułu przez poszkodowanych. Szybki wzrost pojazdów mechanicznych w ruchu drogowym rozpoczął się w kilka lat po zakończeniu II wojny światowej. Jeszcze w 1948 r. liczba pojazdów poruszających się po drogach japońskich wynosiła 238 tys., czyli niemal tyle co przed wybuchem wojny. W 1954 r. ich liczba przekroczyła już 1 mln sztuk, w 1967 r. – 10 mln, w 1986 r. – 50 mln, a w chwili obecnej przekracza 80 mln sztuk.

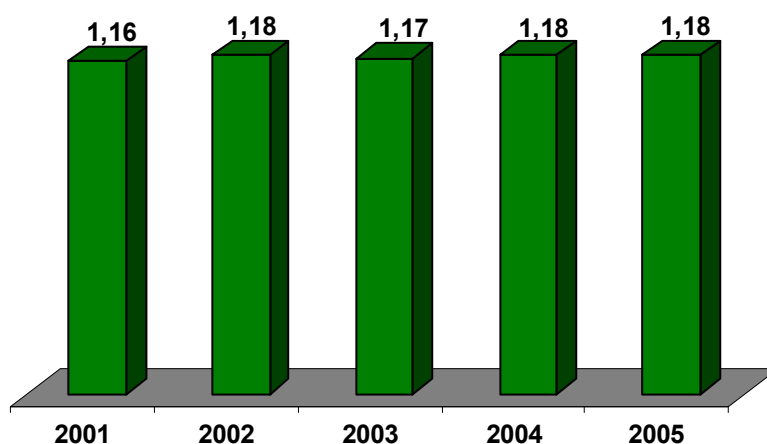
Przed bezpośrednim omówieniem podstawowych cech i właściwości systemu OC komunikacyjnego jaki obecnie funkcjonuje w Japonii, właściwym wydaje się przedstawienie sytuacji w ruchu drogowym w tym państwie. Jak już zostało wspomniane, aktualnie po japońskich drogach porusza się ponad 80 mln pojazdów mechanicznych (patrz wykres 4.). Należy przy tym pamiętać, że japońskie statystyki nie uwzględniają tutaj motocykli, przez co nie są one do końca pełne.

Wykres 4. Liczba pojazdów mechanicznych uczestniczących w ruchu drogowym na terytorium Japonii w poszczególnych latach w okresie 1965 – 2005 (w mln sztuk)

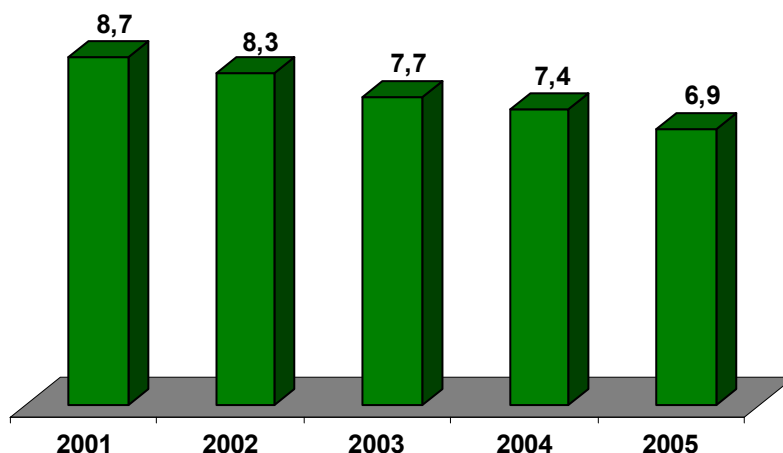


W wynoszącej rokrocznie ok. 1,3 mln liczbie wypadków drogowych, co roku rannych zostaje ok. 1,1 mln osób (tu tendencja od lat pozostaje względnie stała), zaś śmierć ponosi – ok. 7-8 tys. (tu zdecydowanie zaobserwować można trend spadkowy). Na tle choćby rynku rosyjskiego, który charakteryzuje się 2-krotnie mniejszą liczbą pojazdów mechanicznych a zarazem blisko 5-krotnie większą liczbą ofiar śmiertelnych, jest to wynik bardzo dobry. Zresztą wskaźnik zgonów wynoszący 0,09 zabitych na 1 tys. pojazdów, również jest wynikiem znakomitym.

Wykres 5. Liczba osób rannych w wypadkach drogowych na terytorium Japonii w latach 2001 – 2005 (w mln osób)

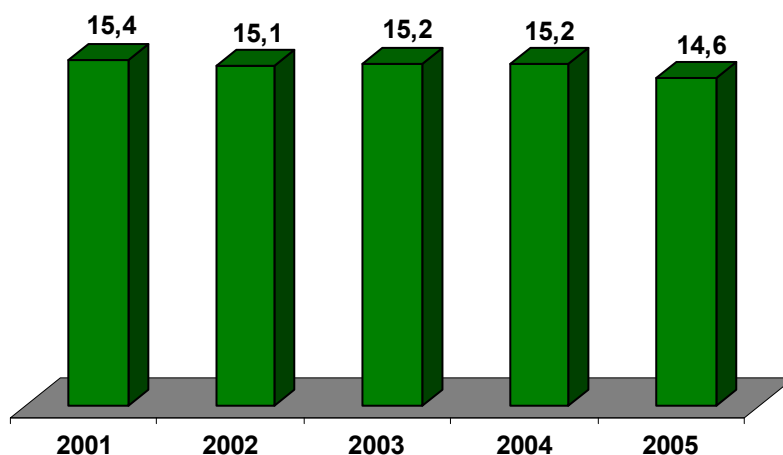


Wykres 6. Liczba zabitych w wypadkach drogowych na terytorium Japonii w latach 2001 – 2005 (w tys. osób)

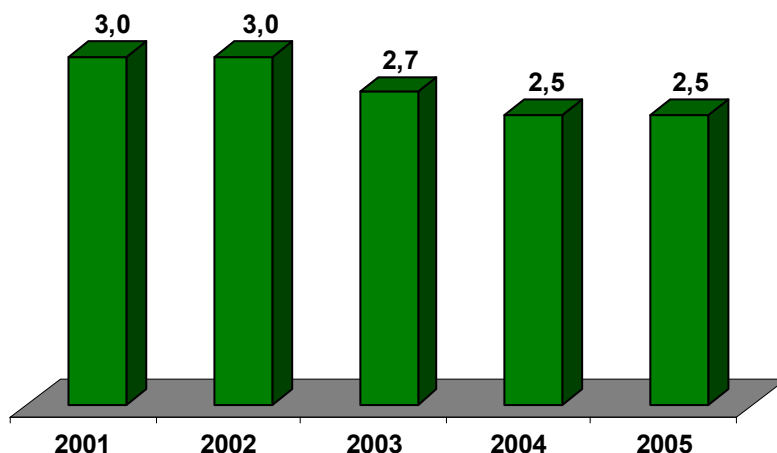


Zarówno w odniesieniu do osób rannych jak i zabitych w wypadkach drogowych na terytorium Japonii, zaobserwować można postępującą poprawę sytuacji. Przykładowo o ile jeszcze w 2001 r. na 1 tys. pojazdów mechanicznych przypadało średnio 15,2 poszkodowanych z obrażeniami cieleśnymi, o tyle w 2005 r. było to już 14,6. Analogiczne parametry dotyczące liczby ofiar śmiertelnych na 1 tys. pojazdów, wynosiły w 2001 r. – 3,0, zaś w 2005 r. – 2,5 (patrz wykres 7 i 8.).

Wykres 7. Liczba osób rannych na terytorium Japonii na 1 tys. pojazdów mechanicznych w latach 2001 – 2005 (w szt.)



Wykres 8. Liczba osób zabitych na terytorium Japonii na 1 tys. pojazdów mechanicznych w latach 2001 – 2005 (w tys. osób)



Realizowaniem polityki dotyczącej dróg i ruchu drogowego zajmuje się Ministerstwo Infrastruktury i Transportu. Wydaje ono firmom komercyjnym licencje na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów mechanicznych oraz odpowiada za podział/klasyfikację dróg na terytorium państwa. Zgodnie z klasyfikacją, drogi w Japonii podzielone są na drogi główne (szerokie, szybkie) i podrzędne (kręte, wąskie i słabo przystosowane do szybkiej jazdy). Cały system zarządzania i organizacji dróg pomyślany jest w ten sposób, aby zmusić kierowcę do korzystania z dróg głównych, które są bezpieczniejsze dla uczestników ruchu drogowego. Drogi podrzędne są bowiem na tyle wąskie, że np. nie zawsze można zbudować na nich chodnik dla pieszych. Dlatego też czasami, w celu zaznaczenia przestrzeni poruszania się pieszych, chodniki są po prostu malowane innym kolorem. Dodatkowo wyniki badań przeprowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury i Transportu wskazują, że liczba ciężkich wypadków zmniejsza się, jeśli pas rozdzielający drogę zamienić na wysoki krawężnik – wówczas pojazdy rzadziej wyjeżdżają na przeciwny pas. Korzystne okazało się wprowadzenie na drogach w określonych strefach oznaczenia, które regulowało odległość pomiędzy stojącymi w kolumnach pojazdami. Według statystyk te i inne rozwiązania przyczyniły się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych.

Interesujące rozwiązanie zastosowano w Tokio, które jako wielka aglomeracja (ponad 12 mln ludzi) i stolica kraju, zajmuje szczególne miejsce na mapie drogowej Japonii. W Departamencie Policji Okręgu Centralnego Tokio utworzono bowiem specjalne biuro z 22 specjalistami zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Mają oni do dyspozycji szeroko-formatowy ekran, na którym cały czas wyświetlone jest 150 układów i skrzyżowań dróg. Na monitorze każdego ze specjalistów znajduje się wybrany fragment

ogólnego planu (można na nim wyświetlić także kopię policyjnych zapisków na temat wypadków drogowych), w celu posiadania ogólnego obrazu dotyczącego przyczyn i sprawców wypadków drogowych. Informacje otrzymane przez ten i inne ośrodki okręgów Tokio są porównywane, analizowane i służą jako podstawa dla wniosków i decyzji dotyczących polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym mieście.

Odnosząc się już bezpośrednio do omawiania charakterystyki systemu obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego w Japonii, przed uchwaleniem aktualnie obowiązującej ustawy „O OC komunikacyjnym” – zasady odpowiedzialności odnośnie wypadków drogowych były regulowane przez Kodeks Cywilny. Stanowił on, że poszkodowany (ofiara) w wypadku drogowym mógł zgłaszać roszczenia odszkodowawcze tylko wtedy, kiedy był w stanie udowodnić celowe działanie lub zaniedbanie ze strony sprawcy zdarzenia. Taka konstrukcja zasad odpowiedzialności sprawców zdarzenia powodowała, że poszkodowani mieli niekiedy trudności z udowodnieniem winy sprawcy. Ponadto brak środków finansowych ze strony osób odpowiedzialnych za wyrządzenie szkody, skutkowało tym, że ofiary wypadków nawet w sytuacji udokumentowania swoich racji i tak miały trudności z zaspokojeniem swoich roszczeń z uwagi na sytuację finansową sprawców. W związku z powyższym, w celu wzmocnienia pozycji ofiar w wypadkach drogowych, w 1955 r. uchwalono ustawę „O OC komunikacyjnym”, która wprowadzała obowiązkowe ubezpieczenie OC komunikacyjne. Ustawa ta weszła w życie w II 1956 r. Nowe prawo przewidywał wyłączną odpowiedzialność każdego kierowcy (użytkownika) pojazdu w zakresie wypadków drogowych skutkujących śmiercią lub szkodami na osobie osób trzecich. Ustawa nakładała także obowiązek (z kilkoma wyjątkami) na każdego posiadacza, aby zawierał on umowę ubezpieczenia CALI (tj. OC) w celu zapewnienia środków na ewentualne odszkodowania.

Analizując kwestię zasad odpowiedzialności z tytułu OC obowiązujących w ramach obecnego porządku prawnego, każda osoba, która kieruje pojazdem jest odpowiedzialna za pokrycie roszczeń odnośnie śmierci lub szkody na osobie wyrządzonej innej osobie wskutek używania tego pojazdu, chyba że jest ona w stanie wyłączyć swoją odpowiedzialność, spełniając (udowadniając) 3 następujące przesłanki:

- ani ona ani kierowca nie zaniedbali kwestii zachowania należytej staranności (ostrożności) podczas kierowania pojazdem,
- ze strony poszkodowanego lub osoby trzeciej innej niż kierowca istniała intencja (zamiar) lub zaniedbanie oraz
- nie było funkcjonalnych usterek w pojeździe.

Ponadto należy mieć na uwadze, że pod pojęciem „osoby kierującej pojazdem dla własnych celów” określa się każdą osobę, która sprawuje kontrolę nad kierowanym pojazdem, bez względu na to czy jest właścicielem pojazdu, czy kieruje pojazdem oraz czy w nim jest w czasie wystąpienia zdarzenia (wypadku).

Odnosząc się do kwestii obligatoryjności ubezpieczenia OC komunikacyjnego, żaden pojazd nie może uczestniczyć w ruchu drogowym, dopóki nie jest objęty umową ubezpieczenia OC. W tym kontekście, na zasadzie specjalnego przypadku, właściwym jest omówienie kwestii obowiązku OC odnośnie motocykli. Dopiero bowiem w 1966 r. zostały one zaliczone do „pojazdów mechanicznych” przez ustawodawcę i tym samym pokrycie OC komunikacyjne stało się obligatoryjne także w stosunku do nich. Jednakże motocykle, podobnie jak niektóre rodzaje lekkich pojazdów, są zwolnione z okresowych badań technicznych – ubezpieczony zobowiązany jest jedynie nakleić na nie specjalną naklejkę (znaczek – hologram) uzyskaną od swojego ubezpieczyciela, która potwierdza istnienie zawarcia umowy ubezpieczenia OC wraz z datą wygaśnięcia tej umowy.

Naruszenie obowiązku posiadania ważnego dokumentu ubezpieczenia OC, może skutkować karą więzienia wraz z odpracowaniem na okres do 1 roku bądź też opłatą karną maksymalnie do wysokości 500 tys. jenów (tj. ok. 3,2 tys. euro).

Jedyną kategorią pojazdów zwolnionych z OC, są pojazdy używane przez japońskie siły obronne (wojskowe), siły USA, ONZ lub te, które nie są używane na drogach publicznych.

Ważny dokument polisy OC musi zostać przedstawiony zarówno w czasie pierwszej rejestracji pojazdu mechanicznego jak i w czasie każdego badania technicznego pojazdu, przeprowadzanego okresowo. Przerwy między badaniami technicznymi zależą od typu pojazdu. Np. w przypadku prywatnych pojazdów osobowych, pierwsze badanie musi być przeprowadzone w ciągu 3 lat od daty pierwszej rejestracji, zaś kolejne muszą następować w 2-letnich odstępach czasu. W sytuacji gdy nie zostanie przedstawiona polisa OC, pojazd nie może zostać zarejestrowany lub przejść badań technicznych, i tym samym zakazane jest jego używanie na drogach publicznych. Dokument ubezpieczenia OC musi obejmować ochroną cały okres czasu pozostały do kolejnych, najbliższych badań technicznych. Uważa się, że w ten sposób najłatwiej uniknąć występowania przypadków używania nieubezpieczonych pojazdów w ruchu drogowym. Innymi słowy, każdy pojazd przechodzący badania techniczne, musi być ubezpieczony w ramach OC. W oparciu o powyższe – pierwsza polisa OC komunikacyjnego jest ważna na 3 lata, a każda kolejna na 2.

Jeśli chodzi o obowiązki ubezpieczyciela odnośnie zawierania umów ubezpieczenia OC, to ogólnie rzecz biorąc zakłady mają pewną swobodę co do przyjmowania bądź

odrzućcia wniosków o zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC. Jednakże, jako że celem ustawy jest zapewnienie, żeby każdy pojazd mechaniczny był objęty ochroną w ramach OC, ubezpieczyciele mają co do zasady zakazane odrzucanie wniosku o zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego, za wyjątkiem sytuacji, kiedy faktycznie istnieją właściwe przesłanki przewidziane w ustawie, które zezwalają zakładom na takie zachowanie. Do tych przesłanek należą m.in. nie płacenie składek przez ubezpieczonego lub też naruszanie przez niego obowiązku podawania prawdziwych informacji (danych o sobie) jak np. historia szkodowości itp. Za wyjątkiem kilku przypadków żadna ze stron umowy OC, nie ma prawa zgodnie z ustawą zerwać lub wypowiedzieć umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Może to nastąpić wyłącznie wtedy, jeśli np. istnieje inna ważna umowa ubezpieczenia OC, która obejmuje ochroną ubezpieczeniową ten sam pojazd.

Terminem ubezpieczonego określa się „właściciela” i „kierowcę”. „Właściciel” oznacza posiadacza-właściciela (tj. posiadacza samoistnego) pojazdu lub każdą osobę uprawnioną do jego używania, która kieruje takim pojazdem dla własnych celów. Tym samym osoba, która kieruje pojazdem bez zezwolenia osoby uprawnionej do jego używania, nie jest uznawana za „właściciela”. Mianem „kierowcy” z kolei określa się osobę, która kieruje lub pomaga w kierowaniu pojazdem dla celów innej osoby, ale która nie jest właścicielem pojazdu. Ustawa stanowi, że osobą ponoszącą ewentualną odpowiedzialność powinien być właściciel pojazdu.

Analizując natomiast kwestię zakresu odpowiedzialności ubezpieczycieli w systemie OC komunikacyjnego w Japonii, to zgodnie z ogólnymi warunkami polisy OC, ochrona ubezpieczeniowa z tej polisy jest udzielana w związku z używaniem każdego pojazdu na terytorium Japonii. Narodowość czy kraj zamieszkania ubezpieczonego lub ofiary (poszkodowanego) nie ma wpływu na kwestię wysokości pokrycia ubezpieczeniowego. Limity minimalnej sumy gwarancyjnej z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego w Japonii określone są w Rozporządzeniu Wykonawczym:

- za śmierć,
- za każdy stopień trwałego inwalidztwa lub
- za inną szkodę na osobie.

W przypadku śmierci lub trwałego inwalidztwa będącego skutkiem szkody na osobie, odszkodowanie jest obliczane odrębnie za szkodę poniesioną przed śmiercią lub ustabilizowaniem stanu trwałego inwalidztwa oraz za rzeczywistą szkodę będącą wynikiem śmierci lub trwałego inwalidztwa. Limity odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu OC komunikacyjnego w Japonii oprócz tego, że pokrywają jedynie szkody na osobie

(tj. śmierć, trwale inwalidztwo lub inne szkody osobowe), rozumiane są jako limity na osobę (tj. nie stosuje się tu ograniczeń na zdarzenie). Obecnie kształtują się na poziomie przedstawionym w tabelicy 1.:

Tablica 1. Limity minimalnej sumy gwarancyjnej z tytułu OC komunikacyjnego na terytorium Japonii (w jenach i euro)

Rodzaj i stopień szkody na osobie	Opis stopnia szkody na osobie (w przypadku trwałego inwalidztwa nie wymagającego opieki pielęgniarzkiej – są to jedynie przykłady)	Kwota minimalnej sumy gwarancyjnej
Za śmierć		= 30 mln jenów (tj. ok. 192 tys. euro)
Za trwale inwalidztwo (wymagające opieki pielęgniarzkiej)		
1 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • poważne uszkodzenie funkcji systemu nerwowego lub psychicznego wymagające stałej opieki pielęgniarzkiej • poważne uszkodzenie funkcji organów w klatce piersiowej i brzuchu wymagające stałej opieki pielęgniarzkiej 	= 40 mln jenów (tj. ok. 256 tys. euro)
2 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • poważne uszkodzenie funkcji systemu nerwowego lub psychicznego wymagające opieki pielęgniarzkiej • poważne uszkodzenie funkcji organów w klatce piersiowej i brzuchu wymagające opieki pielęgniarzkiej 	= 30 mln jenów (tj. ok. 192 tys. euro)
Za trwale inwalidztwo (nie wymagające opieki pielęgniarzkiej)		
1 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w obydwu oczach • utrata funkcji mowy i żucia • utrata obydwu kończyn górnych od stawów łokciowych w górę • całkowity paraliż funkcji obydwu kończyn dolnych 	= 30 mln jenów (tj. ok. 192 tys. euro)
2 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w 1 oku częściowa utrata wzroku w drugim oku do 0.02 lub < • częściowa utrata wzroku w obydwu oczach do 0.02 lub < • utrata obu kończyn górnych od nadgarstka w górę • utrata obu kończyn dolnych poniżej kostki 	= 25,9 mln jenów (tj. ok. 166 tys. euro)
3 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w 1 oku częściowa utrata wzroku w drugim oku do 0.06 lub < • utrata funkcji mowy lub żucia • poważne uszkodzenie funkcji systemu nerwowego lub psychicznego, które powoduje niezdolność do pracy poszkodowanego przez resztę jego życia • utrata wszystkich palców w obu dłoniach 	= 22,2 mln jenów (tj. ok. 142 tys. euro)
4 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata wzroku w obydwu oczach do 0.06 lub < • poważne uszkodzenie funkcji mowy i żucia 	= 18,9 mln jenów (tj. ok. 121 tys. euro)

	<ul style="list-style-type: none"> • całkowita utrata słuchu w obu uszach • utrata 1 kończyny górnej od stawu łokciowego w górę 	
5 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w 1 oku i częściowa utrata wzroku w drugim oku do 0.1 lub < • poważne uszkodzenia w funkcji systemu nerwowego lub psychicznego, które powoduje, że poszkodowany może wykonywać tylko bardzo lekkie prace • poważne uszkodzenie funkcji organów w klatce piersiowej lub w brzuchu, które powoduje, że poszkodowany może wykonywać tylko bardzo lekkie prace • utrata wszystkich palców w obydwu stopach 	= 15,7 mln jenów (tj. ok. 100 tys. euro)
6 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata wzroku w obydwu oczach do 0.1 lub < • poważne uszkodzenie funkcji mowy lub żucia • częściowa utrata słuchu w obydwu uszach do tego stopnia, że poszkodowany słyszy tylko głośny głos jeśli jest on przy danym uchu • utrata 5 palców w 1 dłoni lub utrata 4 palców włączając w to kciuk 1 dłoni 	= 13 mln jenów (tj. ok. 83 tys. euro)
7 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w 1 oku i częściowa utrata w drugim do 0.6 lub < • częściowa utrata słuchu w obydwu uszach do takiego stopnia, że poszkodowany może usłyszeć normalny głos w odległości 40 cm lub > • uszkodzenie funkcji systemu nerwowego lub psychicznego, które powoduje, że poszkodowany może podejmować tylko lekką pracę • utrata jąder 	= 10,5 mln jenów (tj. ok. 67 tys. euro)
8 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • utrata wzroku w 1 oku lub częściowa utrata wzroku w drugim do 0.02 lub < • uszkodzenie kręgosłupa skutkujące pojawieniem się trudności w poruszaniu się • utrata 2 palców włączając w to kciuka 1 dłoni lub utrata 3 palców 1 dłoni innych niż kciuka • utrata wszystkich palców w 1 stopie 	= 8,2 mln jenów (tj. ok. 52 tys. euro)
9 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata wzroku w obydwu oczach do 0.6 lub < • częściowa utrata wzroku w 1 oku do 0.06 lub < • hemianopsia skurczenie lub zniekształcenie się pola widzenia lub w obydwu oczach • poważne uszkodzenie jąder 	= 6,2 mln jenów (tj. ok. 40 tys. euro)
10 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata wzroku w 1 oku do 0.1 lub < • uszkodzenie funkcji mowy lub żucia • proteza dentystryczna na 14 lub > zębów • poważne uszkodzenie funkcji 1 z 3 podstawowych stawów kończyny dolnej 	= 4,6 mln jenów (tj. ok. 25 tys. euro)
11 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • poważne uszkodzenie narządu ruchu gałek ocznych • poważne uszkodzenie narządu ruchu powiek • poważne uszkodzenie 1 powieki • paraliż 2 lub > palców 1 stopy włączając w to duży 	= 3,3 mln jenów (tj. ok. 21 tys. euro)

	palec u nogi	
12 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • poważne uszkodzenie funkcji narządu ruchu 1 gałki ocznej • poważne uszkodzenie narządu ruchu 1 powieki • proteza dentystyczna na 7 lub > zębów • zeszcpecenie wyglądu zewnętrznego osoby płci żeńskiej 	= 2,2 mln jenów (tj. ok. 14 tys. euro)
13 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata wzroku w 1 oku do 0.6 lub < • hemianopsia, skurczenie lub zniekształcenie się pola widzenia lub w 1 oku • częściowa utrata powiek lub utrata rzęs w obydwu oczach • paraliż drugiego palca w 1 stopie, paraliż 2 palców włączając w to drugi palec w 1 stopie lub paraliż wszystkich palców nr 3-5 w 1 stopie 	= 1,4 mln jenów (tj. ok. 9 tys. euro)
14 stopnia	<ul style="list-style-type: none"> • częściowa utrata 1 powieki lub rzęs w 1 oku • proteza dentystyczna na 3 lub > zębów • częściowa utrata słuchu w 1 uchu w takim stopniu, że niemożliwe jest w nim usłyszenie cichego głosu z odległości 1 m lub > • zeszcpecenie wyglądu zewnętrznego osoby płci męskiej 	= 750 tys. jenów (tj. ok. 5 tys. euro)
Za inne szkody osobowe		= 1,2 mln jenów (tj. ok. 8 tys. euro)

W porównaniu do minimalnych sum gwarancyjnych jakie z tytułu OC komunikacyjnego obowiązują w państwach członkowskich EOG, sumy gwarancyjne obowiązujące w tym zakresie w Japonii nie są wysokie, jakkolwiek należy mieć na uwadze, iż ok. 70 % japońskich kierowców dobrowolnie zwiększa granice swojej odpowiedzialności z tytułu OC średnio według stawek pięciokrotnie przewyższających minimalne limity obowiązkowe.

Zakład ubezpieczeń, nawet w razie istnienia ważnej polisy OC sprawcy, może uwolnić się od swojej końcowej odpowiedzialności za konieczność zrealizowania wypłaty odszkodowawczej, jeśli okaże się, że ubezpieczający lub ubezpieczony w tym zakładzie spowodował szkodę osobie trzeciej w wypadku drogowym specjalnie (tj. w złym zamiarze). Poszkodowany jest uprawniony wówczas wystąpić z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko takiemu ubezpieczycielowi sprawcy, który może jednak w dalszej kolejności dochodzić zwrotu kosztów wypłaconego odszkodowania od państwa, zaś to ostatnie dochodzi zwrotu tego rodzaju kosztów, bezpośrednio od sprawcy zdarzenia (tj. ubezpieczonego lub ubezpieczającego).

Ponadto, zanim określona zostanie kwota odszkodowania, poszkodowany w wypadku drogowym jest uprawniony wystąpić do ubezpieczyciela sprawcy o dokonanie tzw. przejściowej płatności. W ten sposób dodatkowo została wzmocniona pozycja

poszkodowanego w prawie japońskim, który może w ten sposób szybko otrzymać pewne środki finansowe, co jest szczególnie ważne w obliczu przeciągających się niekiedy sprawach likwidacji szkód. Należy przy tym pamiętać, iż tego rodzaju kwoty mogą być wypłacane gdy wartość szkody wynosi co najmniej 100 tys. jenów (tj. ok. 640 euro). Ich wartość, w zależności od stopnia szkody na osobie, mieści się w widełkach 50 tys. – 900 tys. jenów (tj. ok. 320 – 5,8 tys. euro).

Taryfy składek OC są obliczane przez Japońskie Stowarzyszenie Ratingowe Ubezpieczeń Majątkowych – NLIRO (tj. od Non-Life Insurance Rating Organization of Japan), które następnie są przekazywane do organu nadzoru FSA (Financial Services Authority). Uznaje się, że są one zaakceptowane przez organ nadzoru po 90 dniach tzw. „okresu sprawdzającego” (jakkolwiek jeśli FSA uzna to za stosowne może on zostać zmieniony tj. skrócony lub przedłużony). Wspomniany okres sprawdzający rozpoczyna się dzień po przyjęciu przez FSA propozycji taryfowych składek OC komunikacyjnych NLIRO. W przypadku przesłania wspomnianych taryf do FSA, NLIRO musi je oficjalnie ogłosić w Dzienniku Urzędowym lub w głównych gazetach codziennych. Komisarz FSA zobligowany jest w tej sprawie z kolei skonsultować się z tzw. Radą ds. OC komunikacyjnego (właściwie Radą CALI) i uzyskać zgodę na akceptację taryf ze strony Ministra Infrastruktury i Transportu. FSA analizuje taryfy składek OC w oparciu o „3 złote zasady” tj. muszą być one sprawiedliwe, adekwatne i nie dyskryminujące, ponieważ OC komunikacyjne jest szczególną grupą ubezpieczenia o charakterze społecznym. Innymi słowy, zakłady ubezpieczeń nie powinny „zarabiać” na OC komunikacyjnym, ale także nie powinny tracić na prowadzeniu działalności ubezpieczeniowej z tego tytułu. Sprawiedliwa stawka taryfowa uwzględnia zdolności płatnicze społeczeństwa – poziom cen konsumpcyjnych i poziom wynagrodzeń w Japonii. Według zakładów ubezpieczeń prowadzących działalność na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, rentowność z tytułu OC komunikacyjnego w Japonii waha się w granicach od 0 % do 0,5 %. W sytuacji pozytywnego zakończenia całego postępowania, o którym mowa powyżej, każdy ubezpieczyciel-członek NLIRO (zrzesza ono m.in. wszystkie zakłady ubezpieczeń prowadzące działalność ubezpieczeniową w ramach OC komunikacyjnego) może na zasadzie dobrowolności stosować te taryfy jako swoje własne, przekazując swoją decyzję w tej sprawie (wraz z załączonymi taryfami) do FSA. Pomimo, iż zakłady mają swobodę w podjęciu decyzji o stosowaniu taryf NLIRO lub wyliczonych przez własnych specjalistów, w praktyce stosują one taryfy obliczone przez NLIRO i zaakceptowane przez FSA (które umiejscowione jest w ramach Ministerstwa Finansów w Japonii co w jeszcze większym stopniu podnosi rangę organu nadzoru). Modele obliczeń taryf w japońskim

OC komunikacyjnym utrzymywane są w tajemnicy (bierze się tu pod uwagę obszar rejestracji pojazdu, typ pojazdu, jego wielkość i częstotliwość użytkowania). Jednak według japońskich zakładów ubezpieczeń, potwierdzeniem ich sprawiedliwego charakteru jest fakt, że są one uzgadniane z Ministerstwem Infrastruktury i Transportu oraz zatwierdzane przez Ministerstwo Finansów (a właściwie przez FSA). Zasadniczo, NLIRO oblicza taryfy dla różnych modeli pojazdów i wydaje zakładom w formie rekomendacji. Biorąc pod uwagę otrzymane obliczenia, poziom własnych wydatków i deficytowości zakłady ubezpieczeń podejmują decyzję, jakie przyjąć taryfy. Należy zaznaczyć, że pojęcie „rekomendacji” ma dla japońskich ubezpieczycieli OC szczególne znaczenie, zwłaszcza jeśli taka rekomendacja pochodzi od osoby bądź instytucji cieszącej się autorytetem. W poniższej tabelicy zaprezentowane zostały przykładowe taryfy OC dla wybranych kategorii pojazdów w Japonii obowiązujących do umów ubezpieczenia OC zawartych od dnia 1 IV 2007 r. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż co roku następuje weryfikacja taryf, jednakże brak jest jeszcze danych co do wysokości ustalonych taryf przez NLIRO w roku 2008.

Tablica 2. Taryfy składek OC komunikacyjnych obowiązujących w Japonii po 1 IV 2007 r. w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów mechanicznych (w euro)

Typ pojazdu		Okres umowy ubezpieczenia (w miesiącach)							
		60	48	37	36	25	24	13	12
Pojazd osobowy	Prywatny	-	-	284	278	204	197	122	115
Mały pojazd transportowy	Służbowy	-	-	-	-	314	303	180	169
	Prywatny	-	-	-	-	171	166	105	99
Mały pojazd 2-kołowy		-	-	181	177	133	129	85	81
Lekki pojazd	Podlegający badaniom technicznym	-	-	227	222	165	160	102	96
	Nie podlegający badaniom technicznym	179	151	-	122	-	92	-	62
Motocykl		112	97	-	81	-	65	-	48

Jeśli chodzi o procedurę regulacji szkód (tj. postępowania likwidacyjnego), w przypadku wystąpienia wypadku drogowego, zakład ubezpieczeń OC zajmuje się całą sferą czynności związanych z opracowaniem roszczenia, włączając w to otrzymanie zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia, potwierdzenie istnienia umowy ubezpieczenia OC, przeanalizowanie okoliczności zdarzenia, oszacowanie szkody oraz wypłatę odszkodowania. Jednakże z uwagi na społeczny charakter OC (chodzi tu zwłaszcza o zachowanie obiektywizmu,

sprawiedliwości, adekwatności i jednolitości w zakresie opracowywania roszczeń), część przypadków opracowywania roszczeń jest wykonywana przez Biura Szacowania/Wyceny Roszczeń NLIRO. W dalszej kolejności konkretne wyliczenia w danej sprawie (szkodzie) przekazywane są do właściwego ubezpieczyciela. Począwszy od 1 IV 2007 r. NLIRO posiada 55 tego rodzaju Biur w największych miastach japońskich.

W obowiązującym w Japonii porządku prawnym w zakresie OC komunikacyjnego, kwota odszkodowania z tytułu szkody poniesionej przez poszkodowanych w wypadkach drogowych, jest określana za pomocą standardowego sposobu zgodnego ze standardami wypłaty odszkodowania ogłoszonymi przez Ministra Infrastruktury i Transportu oraz Premiera. Standardy te zawierają ustalone formy i kwoty metod obliczania wartości szkód, w celu zapewnienia sprawnego systemu natychmiastowego i bezstronnego opracowywania ponad 1,3 mln roszczeń jakie się pojawiają w skali roku z tytułu OC komunikacyjnego. Oczywiście kwota odszkodowania każdego, konkretnego roszczenia (przy zastosowaniu powyższych standardów) podlega każdorazowo ponownemu przeanalizowaniu biorąc pod uwagę występujące zmiany w wynagrodzeniach, cenach (inflacja) i szkodzie. W poniższej tabelicy przedstawione są jakie pozycje w przypadku wystąpienia śmierci, trwałego inwalidztwa lub innej szkody na osobie poszkodowanego, odpowiada zakład ubezpieczeń.

Tablica 3. Zakres odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń z tytułu OC komunikacyjnego na terytorium Japonii w przypadku wystąpienia śmierci, trwałego inwalidztwa lub innej szkody na osobie ze strony poszkodowanego

Odszkodowanie z tytułu śmierci
<ul style="list-style-type: none"> • wydatki na pogrzeb • utrata przyszłych dochodów • odszkodowanie za ból i cierpienie ze strony poszkodowanego oraz innych ocalałych poszkodowanych
Odszkodowanie z tytułu trwałego inwalidztwa
<ul style="list-style-type: none"> • utrata przyszłych dochodów • odszkodowanie za ból i cierpienie
Odszkodowanie za inne szkody na osobie
<ul style="list-style-type: none"> • szkody bezpośrednie <ul style="list-style-type: none"> - wydatki związane z leczeniem (wydatki na badania, opłaty szpitalne, wydatki na opiekę pielęgniarstwa, inne wydatki itp.) - wydatki dokumentacyjne - inne wydatki • utrata dochodów z tytułu nieobecności w pracy • odszkodowanie za ból i cierpienie

W celu wzmocnienia powyższego systemu (co jeszcze dobitniej wskazuje jak duże znaczenie rząd japoński przywiązuje do ubezpieczenia OC), w ramach organu nadzoru stworzono Radę ds. OC komunikacyjnego, która oprócz przyznanych i opisanych powyżej prerogatyw w zakresie taryf składek OC, czuwa nad zapewnieniem odpowiednich i sprawiedliwych rozwiązań zawartych w aktach administracyjnych dotyczących ogólnych warunków oferowanych w ramach polis OC przez ubezpieczycieli komunikacyjnych. Innymi słowy FSA zobligowana jest konsultować się z Radą ds. OC komunikacyjnego we wszelkich sprawach dotyczących m.in. wydawania zezwoleń zakładom ubezpieczeń w tej grupie ubezpieczeń, akceptacji ogólnych warunków ubezpieczenia (OWU), analizy i zmian taryf składek OC itp. Wspomniane ciało składa się z 13 przedstawicieli, z których 7 rekrutuje się ze środowiska naukowego i posiada praktyczną wiedzę dotyczącą branży ubezpieczeniowej, 3 – posiada doświadczenie w zakresie transportu drogowego i wypadków drogowych, natomiast 3 osoby są ekspertami i mają doświadczenie w branży ubezpieczeniowej.

Tytułem uzupełnienia, koszty poniesione przez ubezpieczonego wynikające z postępowania sądowego toczącego się między nim a poszkodowanym nie są pokrywane przez polisę OC.

W nawiązaniu do powyższego, wartym podkreślenia jest, że w przypadku odszkodowań za śmierć (lub trwałe inwalidztwo) poszkodowanego przyznaje się także analogiczne odszkodowania jak w przypadku odszkodowań za inne szkody na osobie, jeśli strona poszkodowana je faktycznie poniosła. Np. rodzina osoby, która będąc poszkodowanym ostatecznie zmarła, ma prawo dochodzenia roszczeń związanych z leczeniem tej osoby na skutek wystąpienia wypadku drogowego i obniesionych w związku z nim szeregu obrażeń cielesnych. Do kwestii związanych z szacowaniem szkód na osobie podchodzi się w Japonii ze szczególną skrupulatnością i w związku z tym celu stworzono określone mechanizmy zabezpieczające prawa poszkodowanych. Np. od 1 IV 2002 r. w Japonii istnieje specjalna Rada ds. Rozstrzygnięcia Sporów w Zakresie Regulacji Roszczeń z tytułu OC komunikacyjnego. Działa ona przy NLIRO i zajmuje się, (wraz ze stosownymi, pomocniczymi grupami zadaniowymi ekspertami zewnętrznymi), szacowaniem wyceny roszczeń szczególnie trudnych przypadków, które wymagają wysoko wyspecjalizowanych ekspertów, bądź też kiedy istnieje spór między stronami co do wysokości należnego odszkodowania.

Odrębną kwestią jest możliwość ograniczenia wysokości kwoty odszkodowania ze strony zakładu ubezpieczeń. Taka sytuacja może mieć miejsce jeśli zostanie wykazane rażące zaniedbanie ze strony poszkodowanego, przez które w co najmniej 70 % doszło do wypadku drogowego. Stopa zmniejszenia odszkodowania w odniesieniu do śmierci lub

trwałego inwalidztwa poszkodowanego, może zostać ograniczona o 20 %, 30 % lub 50 %, w zależności od stopnia zaniedbania i przyczynienia się ofiary do zajścia wypadku, a w przypadku innych szkód na osobie – całkowita wysokość odszkodowania może zostać zmniejszona maksymalnie o 20 %. Jeśli z kolei istnieją trudności w rozstrzygnięciu co do istnienia bezpośredniego związku między powstaniem szkody a zaniedbaniem ze strony poszkodowanego, zakłady ubezpieczeń muszą zgodnie z prawem japońskim i tak wypłacić 50 % wysokości wyliczonego odszkodowania z tytułu śmierci lub trwałego inwalidztwa osoby poszkodowanej (ofiary wypadku).

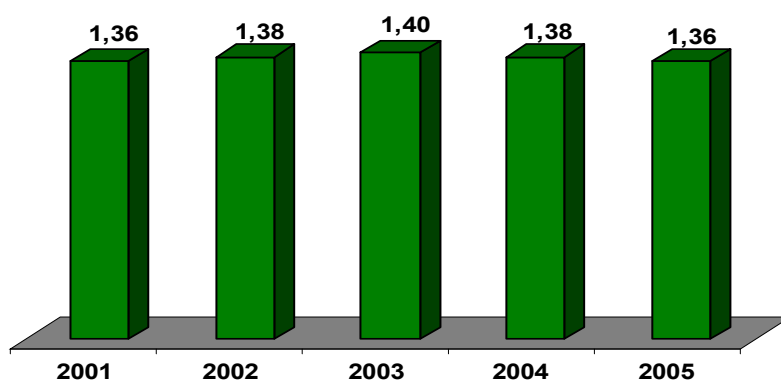
Jeśli chodzi o kwestie związane z ubezpieczeniami społecznymi, to poszkodowany w wypadku drogowym odnoszący obrażenia cielesne jeśli jest beneficjentem systemu ubezpieczeń społecznych, może albo otrzymać świadczenie z ubezpieczeń społecznych np. ubezpieczenia zdrowotnego lub wypadków przy pracy, albo też w ramach OC komunikacyjnego. Nie jest jednak możliwe uzyskanie z jego strony podwójnego świadczenia z tytułu OC komunikacyjnego i określonych ubezpieczeń społecznych w stosunku do tej samej szkody. Oznacza to, że zakład ubezpieczeń społecznych, który wypłacił świadczenie poszkodowanemu, może przejąć jego roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi komunikacyjnemu OC sprawcy lub bezpośrednio przeciwko sprawcy wypadku, do wysokości kwoty wypłaconego świadczenia.

W przypadku gdy osoba zostaje zabita lub poszkodowana (oczywiście wyłącznie w zakresie szkód na osobie) w wypadku drogowym spowodowanym przez kierującego pojazdem nieubezpieczonym, niezidentyfikowanym lub kradzionym (jeśli ubezpieczony właściciel tego pojazdu nie popełnił rażącego zaniedbania skutkującego znalezieniem się pojazdu w rękach złodzieja), poszkodowany może dochodzić odszkodowania od Rządowego Programu Odszkodowawczego. Ten ostatni zaspokaja uzasadnione roszczenia, co do zasady w takim samym porządku i zakresie jak zwykły ubezpieczyciel OC. Gdyby okazało się, że poszkodowany jest uprawniony do uzyskania świadczeń z zabezpieczenia społecznego (np. z ubezpieczenia zdrowotnego lub wypadków przy pracy), świadczenie zapewniane przez Program zostanie wypłacone w wysokości pomniejszonej o świadczenia uzyskane z ubezpieczeń społecznych. Rządowy Program Odszkodowawczy finansowany jest ze składek nałożonej na zakłady ubezpieczeń prowadzące OC komunikacyjne na terytorium Japonii w wysokości określonej przez rząd. Podlega on kontroli ze strony Ministra Infrastruktury i Transportu. W praktyce, poszkodowani w tego rodzaju wypadkach drogowych, zgłaszają się z roszczeniem do dowolnego ubezpieczyciela komunikacyjnego OC działającego na rynku japońskim. Następnie NLIRO opracowuje tego rodzaju roszczenia,

wypłacane w dalszej kolejności przez Rządowy Program Odszkodowawczy. W ten sposób państwo wstępuje w pozycję prawną poszkodowanego i przejmuje jego roszczenia przeciwko sprawcy zdarzenia.

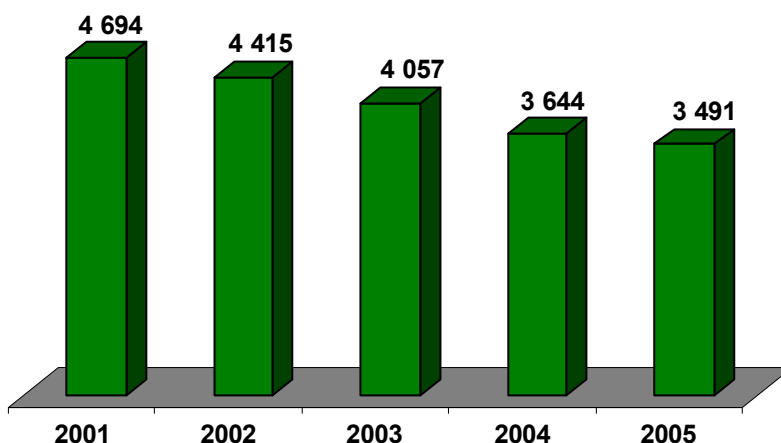
W praktyce, problem szkód wyrządzonych przez kierujących pojazdami nieubezpieczonymi lub niezidentyfikowanymi powstałych na terytorium Japonii jest śladowy. Ogólnie w ramach ubezpieczenia OC, do zakładów ubezpieczeń co roku zgłaszane jest ok. 1,3 mln roszczeń (patrz wykres 9.).

Wykres 9. Liczba roszczeń zgłoszonych przez poszkodowanych w związku z wypadkami drogowymi spowodowanymi na terytorium Japonii przez sprawców ubezpieczonych z tytułu OC komunikacyjnego w latach 2001 – 2005 (w mln)



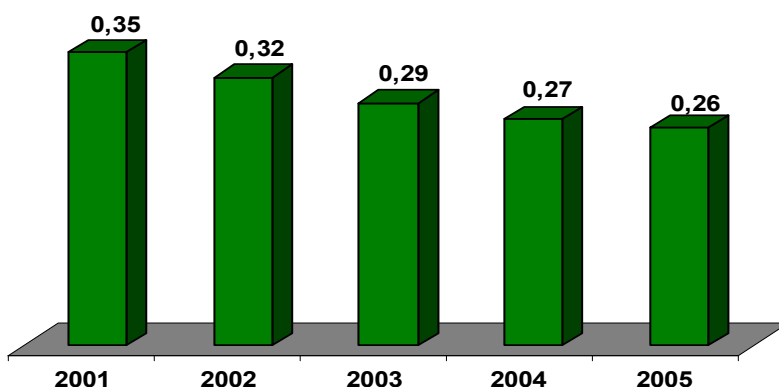
Do Rządowego Programu Odszkodowawczego w 2001 r. zgłoszono z kolei jedynie ok. 4,7 tys. roszczeń (sprawcy nieubezpieczeni i niezidentyfikowani), w 2003 r. – ok. 4,1 tys., a w 2005 r. – niespełna 3,5 tys. (patrz wykres 10.).

Wykres 10. Liczba roszczeń zgłoszonych przez poszkodowanych w związku z wypadkami drogowymi spowodowanymi przez sprawców nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych na terytorium Japonii w latach 2001 – 2005 (w szt.)



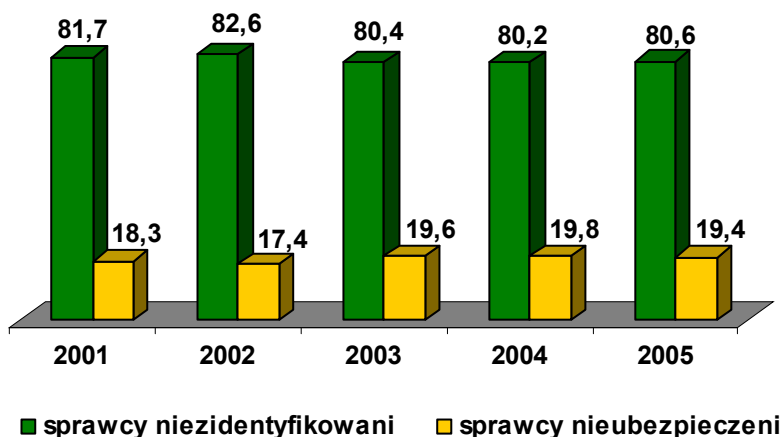
Widać więc wyraźnie stopniowo zmniejszającą się liczbę zgłaszanych tego rodzaju roszczeń. Znajduje to swoje odzwierciedlenie choćby przy zestawieniu liczby roszczeń z tytułu szkód wyrządzonych przez kierujących pojazdami nieubezpieczonymi i niezidentyfikowanymi do liczby roszczeń zgłoszonych w związku ze szkodami spowodowanymi przez pojazdy ubezpieczone przez ubezpieczycieli w ramach polisy OC. O ile w 2001 r. tak liczony wskaźnik kształtował się na poziomie 0,35 %, to w 2003 r. wynosił on 0,28 %, a w 2005 r. – już tylko 0,26 % (patrz wykres 11.).

Wykres 11. Stosunek liczby roszczeń zgłoszonych z tytułu wypadków drogowych na terytorium Japonii spowodowanych przez sprawców nieubezpieczonych/niezidentyfikowanych oraz ubezpieczonych w latach 2001 – 2005 (w %)

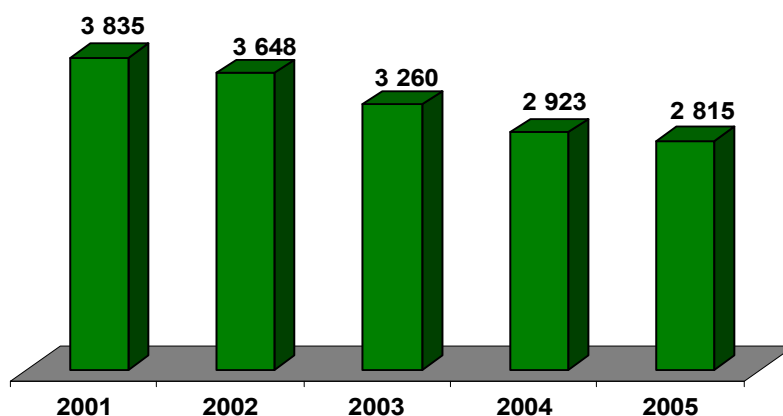


Dodatkowo trzeba uwzględnić fakt, że zdecydowana większość wypadków „niestandardowych” jest powodowana przez sprawców niezidentyfikowanych. Od lat, w strukturze roszczeń zgłaszanych do Rządowego Programu Odszkodowawczego w związku ze zdarzeniami wyrządzonymi ruchem pojazdów nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych, jedynie niespełna 20 % przypada na te pierwsze, zaś ponad 80 % związanych jest ze sprawcami niezidentyfikowanymi (patrz wykres 12, 13, i 14).

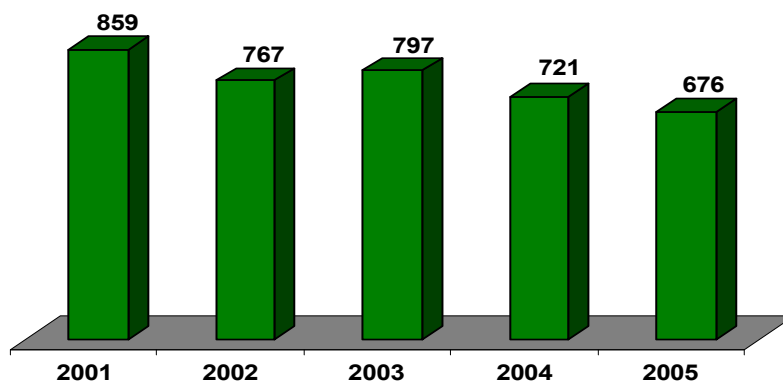
Wykres 12. Struktura liczby roszczeń zgłoszonych do Rządowego Programu Odszkodowawczego w związku z wypadkami drogowymi spowodowanymi na terytorium Japonii przez sprawców nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych w latach 2001 – 2005 (w %)



Wykres 13. Liczba roszczeń zgłoszonych do Rządowego Programu Odszkodowawczego z tytułu szkód spowodowanych w wypadkach drogowych na terytorium Japonii przez sprawców niezidentyfikowanych w latach 2001 – 2005 (w szt.)

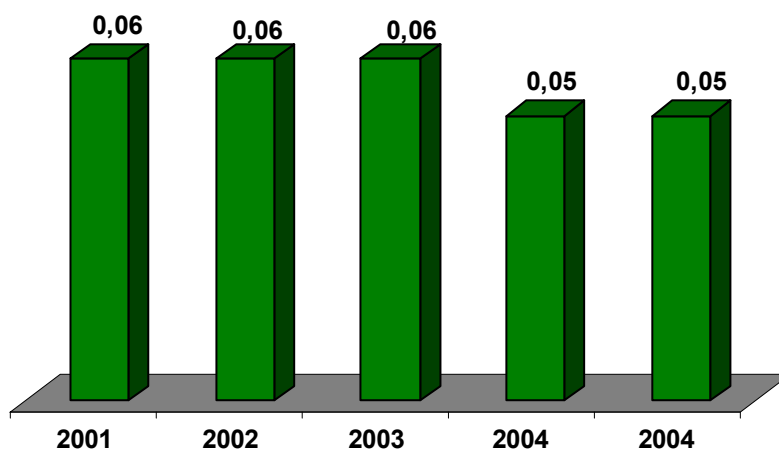


Wykres 14. Liczba roszczeń zgłoszonych do Rządowego Programu Odszkodowawczego z tytułu szkód spowodowanych w wypadkach drogowych na terytorium Japonii przez sprawców nieubezpieczonych w latach 2001 – 2005 (w szt.)



W związku z powyższym, gdyby obliczać wskaźnik pojazdów nieubezpieczonych poruszających się w ruchu publicznym w Japonii w oparciu o zestawienie szkód zgłaszanych przez poszkodowanych z tytułu zdarzeń, których sprawcami są kierowcy nieubezpieczeni lub objęci ochroną polisy OC komunikacyjnej, wówczas liczba pojazdów nieubezpieczonych w ostatnich latach kształtuje się na śladowym poziomie 0,06 – 0,05 %. Graficznie zostało to zilustrowane na wykresie 15.:

Wykres 15. Wskaźnik pojazdów nieubezpieczonych na terytorium Japonii w latach 2001 – 2005 (w %)



Z uwagi na specyfikę systemu obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego funkcjonującego na terytorium Japonii, którego wyróżniającą cechą jest fakt, że pokrywa ono wyłącznie szkody na osobie stron poszkodowanych w wypadkach drogowych, ważne miejsce w zakresie zapewniania ochrony ubezpieczeniowej posiadaczy pojazdów mechanicznych (zwłaszcza w kontekście pokrycia poniesionych przez nich ewentualnych szkód na mieniu) – zajmują dobrowolne ubezpieczenia komunikacyjne. O ich wadze najlepiej świadczy fakt, że składka przypisana brutto zebrana przez zakłady ubezpieczeń z tego tytułu przekracza 3-krotnie wartość składki uzyskanej przez ubezpieczycieli komunikacyjnych z obowiązkowego OC komunikacyjnego (tj. ok. 25 do 8 mld euro). Standardowe OWU dobrowolnych polis komunikacyjnych opracowanych przez NLIRO przewidują jednoczesne istnienie 5 różnych rodzajów ochrony ubezpieczeniowej. Oczywiście z uwagi na swój charakter nieprzymusowy, mogą być one przyjmowane w całości lub części np. dany właściciel pojazdu mechanicznego może uznać, że w ramach kompleksowego dobrowolnego ubezpieczenia komunikacyjnego wystarczą mu jedynie 3 wybrane przez siebie pokrycia. Ogólnie rzecz biorąc można wyróżnić następujące rodzaje dobrowolnej ochrony ubezpieczeniowej oferowanej w ramach poli komunikacyjnych:

- pokrycie OC,
- pokrycie własnych szkód na osobie,
- pokrycie od nieubezpieczonych pojazdów,
- pokrycie szkód na osobie pasażera oraz
- pokrycie szkód na mieniu we własnym pojeździe (tj. AC).

Dobrowolne pokrycie OC komunikacyjne stanowi dodatkową (uzupełniającą) ochronę ubezpieczeniową do obowiązkowego ubezpieczenia OC, jakkolwiek jego zastosowanie jest szersze. Pokrycie to bowiem obejmuje każdy rodzaj odpowiedzialności cywilnej wynikającej z własności (posiadania), używania lub utrzymywania pojazdu, bez względu na to czy ubezpieczony faktycznie ponosi odpowiedzialność za spowodowanie szkody. Tym samym, na zasadzie przykładowego wyjątku może wystąpić sytuacja, w której ubezpieczonemu przysługuje możliwość zaspokojenia roszczeń poszkodowanego za szkody na osobie tylko z tytułu dobrowolnego OC. Np. w przypadku wybuchu ubezpieczonego pojazdu znajdującego się w garażu, odszkodowanie z obowiązkowego ubezpieczenia OC nie może być wypłacane (ponieważ pojazd nie był w tym czasie w ruchu), natomiast z dobrowolnego OC komunikacyjnego – jak najbardziej. Tym samym, w tym konkretnym przypadku, dobrowolne OC komunikacyjne nie stanowi dodatkowej ochrony w stosunku do obowiązkowego ubezpieczenia OC (tj. powyżej jego limitów kwotowych) – tylko w całości pokrywa szkody na osobie. Zasadniczo jednak dobrowolne pokrycie OC komunikacyjne zapewnia ochronę ubezpieczeniową ubezpieczonemu w zakresie szkód na osobie i szkód na mieniu wyrządzonych przez niego osobie trzeciej (precyzyjniej rzecz ujmując tego rodzaju polisa ubezpieczeniowa obejmuje „odpowiedzialność prawną ubezpieczonego wynikającą z własności, używania lub utrzymywania objętego tym pokryciem pojazdu”). Limity sumy gwarancyjnej ustalane są osobno za szkody na osobie (na osobę) i za szkody na mieniu. Na wyraźne życzenie klienta mogą one mieć charakter nielimitowany. Ogólnie rzecz biorąc, wedle dostępnych statystyk – w 2005 r. ok. 71 % posiadaczy pojazdów mechanicznych posiadało tego rodzaju pokrycie.

Dobrowolne pokrycie własnych szkód na osobie ma zastosowanie z kolei, kiedy nikt nie jest odpowiedzialny za wypadek drogowy w rozumieniu zapisów ustawy „O OC komunikacyjnym” (tj., że „każda osoba, która kieruje pojazdem dla własnych celów ponosi odpowiedzialność za wypłatę odszkodowania za śmierć lub szkodę na osobie spowodowanej innej osobie, będącą skutkiem kierowania tego pojazdu”). Np. może to mieć miejsce kiedy ubezpieczony, z przyczyn niezawinionych przez inne osoby lub okoliczności,

odniesie obrażenia cielesne wskutek wjechania pojazdem w słup elektryczny, bądź też kiedy będzie miał kolizję z innym pojazdem, przejeżdżając na czerwonym świetle. Limity pokrycia są odrębnie ustalone za śmierć, każdy stopień trwałego inwalidztwa lub leczenia szpitalnego/pozaszpitalnego. Przykładowo za śmierć ubezpieczonego wynosi on 15 mln jenów (tj. ok. 96 tys. euro) na osobę.

Dobrowolne ubezpieczenie od nieubezpieczonych pojazdów chroni natomiast ubezpieczonego w zakresie poniesionych przez niego obrażeń cielesnych wyrządzonych przez kierującego pojazdem nieubezpieczonym. Świadczenia z tego pokrycia są wypłacane ubezpieczonemu-poszkodowanemu tylko wtedy, kiedy poniósł on śmierć lub szkody na osobie skutkujące trwałym jego inwalidztwem i są rezultatem własności (posiadania), używania lub utrzymywania nieubezpieczonego pojazdu. Za pojazd nieubezpieczony uważa się przede wszystkim pojazd niezidentyfikowany, pojazd który nie jest objęty pokryciem obowiązkowego i dobrowolnego ubezpieczenia OC oraz pojazd, którego ochrona ubezpieczeniowa za szkody na osobie wyrządzone przez kierującą nim osobę, jest niższa niż limity pokrycia posiadane w tym zakresie przez poszkodowanego-ubezpieczonego.

Dobrowolne pokrycie za szkody na osobie pasażera zapewnia z kolei ochronę osobom siedzącym lub przebywającym w pojeździe obok kierowcy. Świadczenia z tego tytułu są wypłacane kiedy taka osoba ponosi szkody na osobie na skutek nagłego, przypadkowego i zewnętrznego wypadku wynikającego z ruchu ubezpieczonego w ramach tego ubezpieczenia kierującego pojazdem lub zderzenia takiego pojazdu ubezpieczonego z obiektem latającym lub spadającym, pożaru pojazdu, eksplozji bądź też spadnięcia tego pojazdu (np. z drogi). Limity świadczeń z tego tytułu są ustalone odrębnie za każdy rodzaj szkody na osobie. Np. za śmierć pasażera wynosi on 100 % sumy ubezpieczenia, a jeśli miał on zapięte pasy w czasie wypadku to płacone jest jeszcze dodatkowe świadczenie do 30 % sumy ubezpieczenia (lecz nie więcej niż 3 mln jenów tj. ok. 19,2 tys. euro). Ogólnie rzecz biorąc, wedle dostępnych statystyk – w 2005 r. ok. 59 % posiadaczy pojazdów mechanicznych posiadało tego rodzaju pokrycie.

Dobrowolne pokrycie za szkody na mieniu we własnym pojeździe, zapewniają pokrycie roszczeń ubezpieczonego (legitymującego się dowodem wykupienia tej ochrony ubezpieczeniowej), za wszelkie przypadkowe (a więc nie mające charakteru intencjonalnego) szkody jakie zostały wyrządzone pojazdowi osoby ubezpieczonej. Pokrycie obejmuje ochroną szkody w pojeździe z tytułu szeregu przyczyn np.: kolizji, zderzenia, spadającego przedmiotu, pożaru, eksplozji, kradzieży, tajfunu, powodzi czy fali. Limity sumy ubezpieczenia mogą zostać ustalone na dowolnym poziomie, jakkolwiek nie mogą przekraczać wartości rynkowej

pojazdu. Gdy szkoda przekroczy jego wartość rynkową uznawana jest za szkodę całkowitą. Dodatkowo należy podkreślić, że pojazdy starsze niż 6-letnie automatycznie są wyłączone przez zakłady ubezpieczeń z ochrony ubezpieczeniowej zapewnianej przez to pokrycie. Innymi słowy, nawet gdyby właściciel pojazdu chciał go ubezpieczyć w tym zakresie, za każdym razem spotka się z odmową. Ogólnie rzecz biorąc, wedle dostępnych statystyk – w 2005 r. ok. 37 % posiadaczy pojazdów mechanicznych posiadało tego rodzaju pokrycie.

Źródła:

- 1) Automobile insurance in Japan, Non-Life Insurance Rating Organization in Japan (NLIRO). June 2007;
- 2) <http://www.nliro.or.jp>;
- 3) <http://www.sonpo.or.jp>.