

## STUDIA I ARTYKUŁY



ANETA BIAŁY\*

## ACCIDENT COMPENSATION SYSTEM – JAKO PRZYKŁAD SYSTEMU NAPRAWIENIA SZKODY NA OSOBIE W NOWEJ ZELANDII – WYBRANE ZAGADNIENIA W UJĘCIU HISTORYCZNYM

### Wstęp

Regulacje prawne państw, w obszarze prawa prywatnego, przewidują bardzo zróżnicowane sposoby naprawienia szkody. Podstawowym założeniem jest doprowadzenie do zrekompensowania poszkodowanemu doznanej szkody, jednak sposób dochodzenia do realizacji tego celu bywa odmienny. Jednym z przykładów, który charakteryzuje wyjątkowość regulacji jest rozwiązanie przyjęte w jurysdykcji Nowej Zelandii. Chodzi w tym przypadku o tzw. Accident Compensation System (ACS), mający za przedmiot organizowanie procesu naprawczego w sytuacji wystąpienia szkody. Podstawowym powodem podjęcia prac przez autorów systemu, było stworzenie dla poszkodowanych najbardziej optymalnych warunków w procesie dochodzenia przez nich odszkodowania, co – poza pozytywnymi konsekwencjami dla tych, którzy doznali szkody – miało spowodować również wymierne korzyści dla państwa, ponieważ system w pierwotnym zarysie obejmował przede wszystkim tych, którzy doznali szkody na osobie w następstwie wypadku przy pracy. Ponadto, zdaniem niektórych, system stosowany w *common law*, nie zapewniał sprawiedliwości i mógł być porównany do loterii<sup>1</sup>. Różnica, dość istotna z punktu widzenia poszkodowanego, dotyczyła również sposobu rozumienia

---

\* Dr, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II; e-mail: Aneta.bialy@kul.pl, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7159-5601>.

<sup>1</sup> Zob. S. Todd, *Forty Years of Accident Compensation in New Zealand*, Thomas M. Cooley Law Review 2011, t. 28, s. 190-191.

szkody w *common law* i Accident Compensation Act 1972<sup>2</sup>. O ile w systemie *common law* podstawą wystąpienia o odszkodowanie w prawie cywilnym jest zaniedbanie (*negligence*) lub naruszenie obowiązku (*breach of duty*), o tyle w ACS wystarczającą podstawą uzyskania rekompensaty jest wykazanie, że szkoda jest następstwem wypadku bez konieczności udowodnienia zawinienia. Mając na uwadze te krytyczne sformułowania oraz znajomość polskiego systemu naprawienia szkody na osobie, autor prowadzi badania nad ACS w kierunku możliwości wykorzystania tego systemu w regulacjach polskich. Oczywiście, co należy podkreślić już na etapie wstępnym, odmiennosc systemu *common law* i *civil law* jest oczywiście brana pod uwagę. Nie zmienia to jednak faktu, że pewne rozwiązania przyjęte na gruncie prawa zwyczajowego mogą być rozważane również na gruncie prawa stanowionego. W przedmiotowym przypadku przemawia za tym również okoliczność, że system nowozelandzki został określony przepisami prawa w Accident Compensation Act<sup>3</sup>, a zatem nie jest wynikiem prac orzeczniczych sądów.

## 1. Accident Compensation System – kształtowanie się systemu

W Nowej Zelandii przed 1972 r., tj. przed wprowadzeniem ACA i rozpoczęciem funkcjonowania ACS, poszkodowani, którzy doznali szkody na osobie mogli dochodzić swoich roszczeń w czterech różnych trybach. Wybór właściwej procedury zależny był od źródła, z którego wyniknęła szkoda.

W pierwszym przypadku, uprawniony mógł wystąpić z roszczeniem w oparciu o system *common law* lub obowiązujące normy prawa cywilnego (zaniedbanie lub zawinienie sprawcy szkody). W drugiej kolejności, podobnie w jak w polskim systemie prawnym obecnie, funkcjonował system opieki społecznej. Trzecią możliwością, przewidzianą dla pracowników, była regulacja przewidziana w Workers' Compensation Act 1956<sup>4</sup>, o ile zdarzenie szkodowe pozostawało w związku z wykonywaną pracą.

---

<sup>2</sup> Accident Compensation Act 1972 (1972 No 43).

<sup>3</sup> Accident Compensation Act 1972 (1972 No 43), dalej: ACA.

<sup>4</sup> Workers' Compensation Act 1956 (1956 No 62).

Ostatnią z możliwości były odszkodowania wynikające z systemu ubezpieczeń przewidzianego w Transport Act 1962<sup>5</sup>.

Jak już zasygnalizowano, bezpośrednim przyczynkiem, który skłonił ustawodawcę do podjęcia prac nad systemem wypłaty odszkodowań za szkodę na osobie, było więc dążenie do maksymalnego ograniczenia opierania roszczeń o *common law* oraz występujące z dużą częstotliwością wypadki w czasie pracy. Stwierdzono więc, że zaistniała sytuacja wymaga interwencji, ponieważ poszkodowany – pracownik – po pierwsze wymaga odpowiedniego zabezpieczenia finansowego na okres niezbędny do powrotu do zdrowia (o ile to możliwe do stanu sprzed szkody), a po drugie należy podjąć starania i zoptymalizować system pomocowy, aby jak najszybciej mógł powrócić do pełnej sprawności i tym samym do pracy. Z całą pewnością skomplikowany system ustalania wysokości szkody i związane z tym procedury nie służyły realizacji powyższego celu. Twierdzono, że procedura przewidziana obowiązującymi wówczas przepisami<sup>6</sup> nie zapewniała poszkodowanym sprawnej rehabilitacji, a wręcz ją utrudniała. W związku z powyższym, ustawodawca doszedł do przekonania, że pierwszoplanowym zadaniem przyświecającym opracowaniu wydolnego systemu jest konieczność maksymalizacji wydajności procedury poprzez stworzenie poszkodowanemu warunków do wystąpienia z roszczeniem w trybie administracyjnym o uproszczonym charakterze, co jednocześnie miało zminimalizować częstotliwość występowania na drogę postępowania sądowego. Oczywiście, system przewidywał w procesie naprawienia szkody konieczność jednoczesnego uwzględnienia możliwości zarobkowych poszkodowanego oraz zakresu doznanego uszczerbku.

Pierwsza wersja Accident Compensation Act<sup>7</sup> została przyjęta w 1972 r. Wprowadzenie ACS w życie uwidoczniło niedociągnięcia regulacji, co wymusiło na ustawodawcy zmiany, które prowadzone są systematycznie od jego powstania. Spośród najbardziej znaczących można wymienić: Accident Compensation Act 1982<sup>8</sup>, Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act 1992<sup>9</sup>, Accident Insurance Act 1998<sup>10</sup>, Accident Com-

---

<sup>5</sup> Transport Act 1962 (1962 No 135).

<sup>6</sup> Worker's Compensation Act 1956 (1956 No 62).

<sup>7</sup> Accident Compensation Act 1972 (1972 No 43).

<sup>8</sup> Accident Compensation Act 1982 (1982 No 181).

<sup>9</sup> Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act 1992 (1992 No 13).

<sup>10</sup> Accident Insurance Act 1998 (1998 No 114).

pensation Act 2001<sup>11</sup>. Dalsze poprawki w tekście ustawy – istotne oraz mniejsze zmiany – naniesiono w latach 2005<sup>12</sup>, 2007<sup>13</sup>, 2010<sup>14</sup>, 2015<sup>15</sup>, 2016<sup>16</sup>.

Droga do opracowania wskazanej regulacji trwała latami. Pierwsze prace były prowadzone od 1966 r., kiedy to powołano Komisję Królewską, której celem było przeprowadzenie badań w przedmiocie odszkodowań z tytułu wypadków przy pracy, w których pracownik ponosi uszczerbek na zdrowiu lub nawet śmierć<sup>17</sup>. Efektem prac komisji było opracowanie propozycji, w świetle której pracownik, który doznał wypadku przy pracy mógł wystąpić z żądaniem wypłaty wynagrodzenia za czas niezdolności do pracy w wysokości 80% dotychczasowego wynagrodzenia, przy czym okres wypłaty obejmować miał również czas rehabilitacji. Fundusz, z którego środki miały być wypłacane, pochodziłby ze składek obowiązkowych odprowadzanych przez pracodawców. Zakres regulacji został rozszerzony także na poszkodowanych w zdarzeniach komunikacyjnych, co dodatkowo miało zasilać konto funduszu o składki posiadaczy pojazdów mechanicznych. Nietrudno się domyślić, że powyższe propozycje napotkały opór ze strony środowisk branżowych. Nie spowołniło to jednak prac i nie zmieniło przekonań ustawodawcy o konieczności regulacji<sup>18</sup> i usprawnienia systemu.

Ostatecznie w dniu 20 maja 1968 r. opublikowano Raport Komisji Królewskiej, tzw. Woodhouse Report<sup>19</sup> obejmujący wyniki zleconych prac badawczych, a prace nad opracowaniem regulacji prawnej nabrały tempa. Wyniki i propozycje przedstawione w Raporcie wzbudzały wiele emocji, pojawiały się coraz to nowe rozwiązania, jednak końcowo przyjęto rozwiązania zaproponowane w Raporcie, z tym jednak zastrzeżeniem, że

---

<sup>11</sup> Accident Compensation Act 2001 (2001 No 49), wcześniej pod nazwą: Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001.

<sup>12</sup> Accident Compensation Amendment Act 2005 (Act No 28/2005).

<sup>13</sup> Accident Compensation Amendment Act 2007 (2007 No 8).

<sup>14</sup> Accident Compensation Amendment Act 2010 (2010 No 9).

<sup>15</sup> Accident Compensation Amendment Act 2015 (2015 No 71).

<sup>16</sup> Accident Compensation Amendment Act 2016 (2016 No 73).

<sup>17</sup> Szerzej zob. A.P. Blair, *Accident Compensation in New Zealand*, Wellington 1983.

<sup>18</sup> Zob. D.L. Mathieson, *Reports of Committees. Royal Commission of Inquiry: Compensation for Personal Injury in New Zealand*, *The Modern Law Review* 1968, t. 81, s. 544-549; G. Palmer, *Compensations for Incapacity: A Study of Law and Social Change in New Zealand and Australia*, Wellington 1979, s. 115.

<sup>19</sup> R.E. Owen, *Compensation for Personal Injury in New Zealand*, *Report of Royal Commission of Inquiry*, Wellington 1967 (dalej: Raport).

regulacja ustawowa została zasadniczo ograniczona do szkód na osobie doznanych przez pracowników w czasie wykonywania pracy oraz przez poszkodowanych w zdarzeniach drogowych<sup>20</sup>. Poza wymienionymi grupami o rekompensatę starać się mogli tylko pracodawcy, samozatrudnieni oraz członkowie rodzin wszystkich z wymienionych grup, tj. współmałżonkowie i ich dzieci<sup>21</sup>.

Ustawa oparta została na pięciu zasadach przewodnich: odpowiedzialności społecznej (*community responsibility*), ogólnym uprawnieniu (*comprehensive entitlement*), pełnej rehabilitacji (*complete rehabilitation*), rzeczywistej rekompensaty (*real compensation*), skuteczności administracyjnej (*administrative efficiency*)<sup>22</sup>.

System był obsługiwany przez Accident Compensation Commission, której podstawowymi zadaniami, poza wypłatą odszkodowań, było także promowanie zasad bezpieczeństwa i organizowanie procesu rehabilitacji.

Środki na wypłatę odszkodowań pochodziły pierwotnie z trzech źródeł: składek odprowadzanych przez pracodawców i samozatrudnionych (w tym wypadku wysokość składek była uzależniona od charakteru prowadzonej działalności zgodnie z regułą „im wyższe ryzyko zdarzenia szkodowego tym wyższa składka”); składek odprowadzanych przez właścicieli pojazdów mechanicznych (płatnych w chwili rejestracji pojazdu i uzależnionych od typu pojazdu) oraz tzw. *supplementary system*, który stanowił zabezpieczenie finansowania odszkodowań dla ofiar wypadków innych niż w pracy i na drodze. System zasilany był z podatków (*general taxation*).

## 2. Uprawnieni do wystąpienia z roszczeniem na gruncie regulacji z 1972 r.

Accident Compensation Act w brzmieniu z 1972 r. przewidywał następujące grupy uprawnionych do wystąpienia z roszczeniami w ramach ACS: bezpośrednio poszkodowani, osoby uzależnione finansowo od

---

<sup>20</sup> Zob. *The Law of Torts in New Zealand*, red. S. Todd i in., Wellington 2013, s. 25.

<sup>21</sup> Zob. A.P. Blair, *Accident Compensation in New Zealand: The Law Relating to Compensation for Personal Injury by Accident in New Zealand*, Wellington 1978, s. 15.

<sup>22</sup> Szerzej zob. A.P. Blair, *Accident Compensation in New Zealand: The Law Relating to Compensation...*, Wellington 1978; na temat zasad przewodnich zob. tamże, s. 4.

poszkodowanego (tj. przede wszystkim współmałżonek, dzieci poniżej 16 roku życia).

Wymienione kategorie uprawnionych mogły występować o uzyskanie następujących świadczeń, z uwzględnieniem oczywiście okoliczności czy występuje poszkodowany, czy też osoby od niego uzależnione finansowo: uzyskanie świadczeń rehabilitacyjnych, pokrycie kosztów leczenia, zwrot utraconych zarobków oraz inne koszty związane ze zdarzeniem szkodowym<sup>23</sup>.

Procedura dochodzenia roszczeń w ACS przewidywała postępowanie instancyjne. Takie założenie funkcjonuje od 1974 r., tj. od chwili wejścia w życie regulacji i nie uległo zmianie do chwili obecnej.

W pierwszej kolejności poszkodowany lub inne osoby uprawnione występowały o wypłatę świadczeń do komisji. W przypadku decyzji, która nie była satysfakcjonująca, uprawnionemu służyło prawo wystąpienia do komisji z wnioskiem o weryfikację decyzji w trybie ponownego wysłuchania. Kolejne negatywne rozstrzygnięcie uprawniało do odwołania się do organu odwoławczego (Appeal Authority), a ostatecznie nawet do Sądu Apelacyjnego (Court of Appeal) i Sądu Najwyższego (Supreme Court).

Obecnie ustawa przewiduje uproszczony system dochodzenia roszczeń. Poszkodowany za pośrednictwem systemu elektronicznego składa wnioski o wypłatę świadczeń. Następnie, Accident Compensation Corporation ustosunkowuje się do wniosku i roszczeń w nim zawartych. W przypadku braku akceptacji stanowiska korporacji, poszkodowany może w okresie roku od dnia wyrządzenia szkody wnieść odwołanie. W tym miejscu kończy się etap przedsądowy, a poszkodowany niezadowolony z rozwiązania może skierować sprawę kolejno do: District Court, High Court, Court of Appeal<sup>24</sup>.

### 3. Zakres przedmiotowy Accident Compensation Act 1972

Podstawowymi zagadnieniami wymagającymi wyjaśnienia na potrzeby stosowania przedmiotowej regulacji są przede wszystkim pojęcia wypadku, uszkodzenia ciała w następstwie wypadku i szkody.

---

<sup>23</sup> Zob. A.P. Blair, *Accident Compensation in New Zealand*, Wellington 1983, s. 140-141.

<sup>24</sup> Zob. S. Todd, *Forty Years of Accident...*, s. 214.



Pierwszemu z wymienionych zostało nadane znaczenie potoczne, tj. przyjęto, że „wypadek to zdarzenie nieszczęśliwe lub niepożądane, które jest nieoczekiwane i niezaplanowane” (tłum. własne)<sup>25</sup>.

Drugie natomiast, czyli „uszkodzenie ciała” (*personal injury*) w wyniku wypadku, nie zostało w przyjętej ustawie określone w sposób precyzyjny. Stwierdzono jedynie, że jest to uszczerbek fizyczny i psychiczny będący następstwem zranienia lub wypadku, błędu medycznego, niezdolności będącej wynikiem choroby zawodowej lub jest to uszkodzenie ciała będące wynikiem popełnienia niektórych przestępstw (*personal injury*)<sup>26</sup>. Ogólne sformułowanie z jednej strony pozostawiało duży margines interpretacyjny, ale z drugiej – zapewniało elastyczność w ocenie konkretnej sytuacji, co w niektórych przypadkach mogło być korzystne dla poszkodowanego.

Kolejne zmiany pierwotnej regulacji doprowadziły do uściślenia tego pojęcia<sup>27</sup> i ostatecznie za uszkodzenie ciała należy uznać fizyczne i psychiczne konsekwencje doznanej przez poszkodowanego szkody, która może być następstwem: wypadku przy pracy lub zdarzenia drogowego; błędu medycznego (np. błędu w procedurach chirurgicznych, stomatologicznych lub pierwszej pomocy – *medical, surgical, dental, or first aid misadventure*). Nadto, konsekwencją doznanej szkody może być również choroba zawodowa lub głuchota przemysłowa, która powoduje niezdolność do pracy.

Odszkodowanie na podstawie ACA obejmować miało również rzeczywistą szkodę na osobie powstałą w okolicznościach określonych w sekcji 105B. Ustawa, z zastrzeżeniem powyższego, nie obejmowała w swoim pierwotnym kształcie:

- uszkodzenia ciała lub umysłu spowodowanego urazem sercowo-naczyniowym lub mózgowo-naczyniowym, chyba że był on wynikiem wysiłku, wyczerpania lub stresu, który jest nienormalny, nadmierny lub nietypowy dla osoby, a wysiłek, wyczerpanie lub stres powstał w trakcie zatrudnienia tej osoby jako pracownika;

---

<sup>25</sup> *Fenton v. Thorley and Co Ltd* [1903] AC 443 (HC).

<sup>26</sup> *The Law of Torts...*, s. 26; treść definicji zob. Accident Compensation Act 1972, section (dalej: s) 2.

<sup>27</sup> Pierwsza zmiana objęta była poprawką z 1974 r.: Accident Compensation Amendment Act 1974 (1974 No 71).

- uszkodzenia ciała lub umysłu spowodowanego wyłącznie chorobą, zakażeniem lub procesem starzenia się<sup>28</sup>.

Szkody będące następstwem czynu karalnego zostały włączone do systemu w 1975 r.<sup>29</sup>, co oznacza, że pierwotnie znajdowały się poza zakresem regulacji.

Jak już zasygnalizowano we wstępie, istotne z punktu widzenia tej problematyki jest wyraźne podkreślenie, że pojęcie szkody zostało w ACA określone odmiennie, aniżeli w *common law*. Uznano bowiem, że dla potrzeb uzyskania rekompensaty za powstałą szkodę w trybie ACS wystarczające jest wykazanie, że jest ona następstwem wypadku. W prawie zwyczajowym, podstawą dochodzenia roszczenia z tytułu szkody jest wykazanie zaniedbania (*negligence*) lub naruszenia obowiązku (*breach of duty*). Dokonywanie oceny ACS z tej perspektywy pozwala na stwierdzenie, że realizacja roszczeń przez poszkodowanego powinna być o wiele łatwiejsza i korzystniejsza, aniżeli oparcie jej o system prawa zwyczajowego.

---

<sup>28</sup> Accident Compensation Act 1972, s 2, z uwzględnieniem poprawki z 1974 r.:  
 Personal injury by accident -  
 (a) Includes -  
 (i) The physical and mental consequences of any such injury or of the accident;  
 (ii) Medical, surgical, dental, or first aid misadventure;  
 (iii) Incapacity resulting from an occupational disease or industrial deafness to the extent that cover extends in respect of the disease or industrial deafness under sections 65 to 68 of this Act;  
 (iv) Actual bodily harm arising in the circumstances specified in section 105B of this Act, which section was inserted by section 6 of the Accident Compensation Amendment Act 1974;  
 (b) Except as provided in the last preceding paragraph, does not include -  
 (i) Damage to the body or mind caused by a cardio-vascular or cerebro-vascular episode unless the episode is the result of effort, strain, or stress that is abnormal, excessive, or unusual for the person suffering it, and the effort, strain, or stress arises out of and in the course of the employment of that person as an employee;  
 (ii) Damage to the body or mind caused exclusively by disease, infection, or the ageing process.

<sup>29</sup> Zob. U. Cheer, *Social Policy Implications Arising from Legal Aspects of New Zealand's Latest Accident Compensation Scheme* [online], *Social Policy Journal of New Zealand* 1995, nr 5, s. 2, <https://www.msd.govt.nz/about-msd-and-our-work/publications-resources/journals-and-magazines/social-policy-journal/spj05/05-accident-compensation.html> [dostęp: 27.07.2019 r.].

#### 4. Zakres terytorialny

Regulacja dotycząc zakresu terytorialnego ACA zasadniczo nie została poddana większym zmianom na przestrzeni lat. Ustawa obejmowała swoim zakresem zdarzenia szkodowe, które miały miejsce na terytorium Nowej Zelandii, co oznaczało, że zarówno obywatele, rezydenci, jak i turyści przebywający w tym państwie mogli wystąpić z roszczeniem, o ile szkoda mieściła się w zakresie przedmiotowym omawianych przepisów. Jednocześnie, poza regulacją ustawową znajdowały się szkody, które miały miejsce poza Nową Zelandią, nawet, jeśli dotyczyły jej obywateli, poza kilkoma wyjątkami, w tym np. marynarze, piloci, żołnierze<sup>30</sup>. Ograniczenia dotyczyły więc podróży do, z i wokół Nowej Zelandii.

#### 5. Kierunek zmian

Jak już zostało wspomniane prace nad ustawą trwały nieprzerwanie. Jednak należy zauważyć, że regulacja obecna, w porównaniu do ustawy z 1972 r., w znacznym stopniu uszczegółowiła kategorie szkód podlegających pod ACS, co wynikało przede wszystkim z pojawiających się w praktyce trudności z kwalifikacją danego uszczerbku do wskazanych wyżej grup. Ostatecznie, na skutek wprowadzanych zmian, przyjęto, że zakres działania ustawy obejmował 12 uszczegółowionych kategorii szkód na osobie, które można zaszerzować do sześciu głównych grup o charakterze ogólnym. Szczegółowa analiza wykracza jednak poza zakres niniejszego opracowania. Jedynie dla celów przybliżenia kontekstu i pewnego uporządkowania tematyki, zostaną one wskazane w podziale na sześć głównych grup szkód: szkody na osobie powstałe na skutek wypadku<sup>31</sup>; szkody na osobie będące następstwem leczenia<sup>32</sup>; szkody na osobie będące następstwem choroby lub infekcji pozostającej w związku z zatrudnieniem<sup>33</sup>; szkody na osobie obejmujące urazy psychiczne poniesione

---

<sup>30</sup> Zob. A.P. Blair, *Accident Compensation in New Zealand*, Wellington 1983, s. 3.

<sup>31</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 20(2) (a) i (g).

<sup>32</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 20(2) (b) (c) (d) (f) (h) i (i).

<sup>33</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 20(2) (e) i (j).

przez osobę z powodu fizycznych obrażeń ciała<sup>34</sup>; szkody na osobie będące następstwem niektórych przestępstw<sup>35</sup>; szkody na osobie, których następstwem jest szkoda o charakterze psychicznym, o ile związana jest z wykonywaniem pracy<sup>36</sup>.

W odniesieniu do środków przeznaczonych na pomoc dla poszkodowanych, obecnie gromadzone są na czterech rachunkach<sup>37</sup>:

- 1) Work Account, z którego wypłaty następują na rzecz: poszkodowanych o statusie pracownika, osób wykonujących prace samodzielnie (*private domestic workers*) oraz dla samozatrudnionych;
- 2) Motor Vehicle Account, to rachunek gromadzący środki (pobierane przy rejestracji pojazdu i ujęte w cenie paliwa) dla poszkodowanych w wypadkach drogowych;
- 3) Earners' Account stanowiący zabezpieczenie wypłat dla szkód innych niż związane ze świadczeniem pracy;
- 4) Treatment Injury Account, na którym znajdują się środki na wypłaty za szkody związane z leczeniem.

Piąty rachunek (Non Earners' Account) jest szczególny. Jest on zasilany z podatków o charakterze ogólnym, a zgromadzone na nim środki przeznacza się na wypłaty dla osób bezrobotnych, które doznały szkody w zdarzeniach innych niż wypadki drogowe i szkody będące następstwem leczenia<sup>38</sup>.

## Podsumowanie

Prace nad usprawnieniem systemu trwają nieprzerwanie od 1974 r., tj. od daty wejścia systemu w życie. Zasadniczo należy stwierdzić, że wejście w życie ACS, który nie jest oparty o zasadę winy, spowodował jednocześnie brak możliwości występowania w większości przypadków z roszczeniami opartymi o *common law* z jednej strony, a z drugiej – w wielu przypadkach, nie zapewnia się poszkodowanym pełnej rekompensaty

<sup>34</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 26(1) (c).

<sup>35</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 21, 21 (A), 26 (1) d).

<sup>36</sup> Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001, s 21 (B), 26 (1) da).

<sup>37</sup> S. Todd, *Forty Years of Accident...*, s. 213.

<sup>38</sup> Zob. tamże.

szkody, która przewidziana jest w ACS. Przykładowo można tu odnieść się do sytuacji dotyczącej kobiet, których szkody polegają na doznaniu uszczerbków w zakresie ich płodności. System prawa zwyczajowego przewiduje rekompensatę za powyższe, zaś ACS jej odmawia<sup>39</sup>. Istnieje więc realne zagrożenie dla ACS, którego podstawowym celem było zminimalizowanie ilości spraw kierowanych do sądów, a opartych o system prawa zwyczajowego. Wydaje się bowiem, że choć zakres uprawnionych do występowania z roszczeniami opartymi na ACS jest szerszy, to w istocie system nie jest w stanie zapewnić należytej ochrony wszystkim poszkodowanym, co może w konsekwencji stanowić przyczynek do zwiększenia roli *common law* kosztem ACS.

Generalnie jednak, należy stwierdzić, że rozwiązania przyjęte w Nowej Zelandii i sposób ich realizacji należy ocenić pozytywnie. Powodów tego stanu rzeczy jest co najmniej kilka. Przede wszystkim ustawodawca prowadzi ciągle zmiany mające na celu usprawnienie systemu. Po drugie, poszkodowani mogą przeprowadzić całe postępowanie stosując wydolny system elektroniczny, co niewątpliwie przyspiesza procedurę i przynosi wymierne korzyści tak poszkodowanemu, jak i państwu. Po trzecie, postępowanie jest instancyjne, a zatem zabezpiecza poszkodowanych w realizacji ich roszczeń. Po czwarte, wysokość wypłacanych świadczeń nie ma charakteru symbolicznego, ale odzwierciedla rzeczywistą wartość doznanego uszczerbku.

**Słowa kluczowe:** naprawienie szkody, szkoda na osobie, wypadek przy pracy, zdarzenie drogowe

## Bibliografia

### Źródła

#### Akty prawne

Workers' Compensation Act 1956 (1956 No 62).

Transport Act 1962 (1962 No 135).

Worker's Compensation Act 1956 (1956 No 62).

---

<sup>39</sup> Zob. A. Duffy QC, *The Common-Law Response to the Accident Compensation Scheme*, Victoria University of Wellington Law Review 2003, t. 34, s. 368.

Accident Compensation Act 1972 (1972 No 43).  
 Accident Compensation Amendment Act 1974 (1974 No. 71).  
 Accident Compensation Act 1982 (1982 No 181).  
 Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act 1992 (1992 No 13).  
 Accident Insurance Act 1998 (1998 No 114).  
 Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act 2001.  
 Accident Compensation Act 2001 (2001 No 49).  
 Accident Compensation Amendment Act 2005 (Act No 28/2005).  
 Accident Compensation Amendment Act 2007 (2007 No 8).  
 Accident Compensation Amendment Act 2010 (2010 No 9).  
 Accident Compensation Amendment Act 2015 (2015 No 71).  
 Accident Compensation Amendment Act 2016 (2016 No 73).  
 Accident Compensation Amendment Act 2019, Public Act 2019 No 10, New Zealand Legislation, <http://www.legislation.govt.nz/act/public/2019/0010/latest/LMS31091.html> [dostęp: 15.11.2019 r.].

## Orzecznictwo

*Fenton v. Thorley and Co Ltd* [1903] AC 443 (HC).  
*Donselaar v. Donselaar* [1982] 1 NZLR 97.

## Literatura

Blair A.P., *Accident Compensation in New Zealand*, Wellington 1983.  
 Blair A.P., *Accident Compensation in New Zealand: The Law Relating to Compensation for Personal Injury by Accident in New Zealand*, Wellington 1978.  
 Cheer U., *Social Policy Implications Arising from Legal Aspects of New Zealand's Latest Accident Compensation Scheme* [online], *Social Policy Journal of New Zealand* 1995, nr 5, <https://www.msd.govt.nz/about-msd-and-our-work/publications-resources/journals-and-magazines/social-policy-journal/spj05/05-accident-compensation.html> [dostęp: 27.07.2019 r.].  
 Duffy QC A., *The Common-Law Response to the Accident Compensation Scheme*, *Victoria University of Wellington Law Review* 2003, t. 34.  
 Mathieson D.L., *Reports of Committees. Royal Commission of Inquiry: Compensation for Personal Injury in New Zealand*, *The Modern Law Review* 1968, t. 81.  
 Owen R.E., *Compensation for Personal Injury in New Zealand, Report of Royal Commission of Inquiry*, Wellington 1967.  
 Palmer G., *Compensations for Incapacity: A Study of Law and Social Change in New Zealand and Australia*, Wellington 1979.  
 Palmer G., *The Design of Compensation System: Tort Principles Rule, O.K.?*, *Valparaiso University Law Review* [1995], t. 29, nr 3.  
*The Law of Torts in New Zealand*, red. S. Todd i in., Wellington 2013.

Todd S., *Forty Years of Accident Compensation in New Zealand*, Thomas M. Cooley Law Review 2011, t. 28.

## **ACCIDENT COMPENSATION SYSTEM EXEMPLIFIED BY PERSONAL INJURY COMPENSATION SYSTEM IN NEW ZEALAND – SELECTED ISSUES FROM HISTORICAL PERSPECTIVE**

### **Summary**

The issues presented in this study are of historical nature and constitute an introduction to the subsequent detailed research. Its purpose is to present an outline of the development of a compensation system for a person suffered primarily in connection with the performance of work or personal injury resulting from a road accident in New Zealand. These are, of course, not the only situations justifying a claimant's claim for payment of benefits, but they are certainly a central category.

The study indicates the historical context because it is not without significance for the shape of current regulations. Basically, it should be noted that the framework adopted in 1972, although changed over the years, has underlain the contemporary Accident Compensation System.

**Key words:** compensation, personal injury, accident at work, traffic incident

## **ACCIDENT COMPENSATION SYSTEM - КАК ПРИМЕР СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ЧАСТНОМУ ЛИЦУ В НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ - НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ В ИСТОРИЧЕСКОМ РАКУРСЕ**

### **Резюме**

Вопросы, представленные в данном исследовании, носят исторический характер и представляют собой введение в последующие подробные исследования.

Его цель состоит в том, чтобы представить план развития системы компенсации для лица, пострадавшего, прежде всего, в связи с выполнением работы или травмой в результате дорожно-транспортного происшествия в Новой Зеландии.

Конечно, это не единственные ситуации, обосновывающие требование потерпевшего о выплате компенсации, но они, безусловно, являются центральной категорией.

Исследование указывает на исторический контекст, поскольку он имеет значение для формы текущего регулирования. По сути, следует отметить, что решения, принятые в 1972 году, хотя и менялись с годами, сохранили свою основу, на которой система (Accident Compensation System) базируется по сей день.

**Ключевые слова:** возмещение ущерба, ущерб, причиненный частному лицу, несчастный случай на производстве, дорожно-транспортное происшествие