



dnia 30. 12. 2024

Warszawa, 16 grudnia 2024 roku

W P Ł Y N Ę Ł O

Dr hab. Agnieszka Góra- Błaszczkowska

Profesor Akademii Sztuki Wojennej w Warszawie

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Małgorzaty Szmyszon

„Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”

Recenzowana rozprawa doktorska napisana została pod kierunkiem promotora dr hab. Krzysztofa Wesołowskiego oraz prof. US promotora pomocniczego dr Doroty Ambrożuk–Wesołowskiej.

Praca składa się ze wstępu, siedmiu rozdziałów, oraz podsumowania i wniosków de lege ferenda.

We wstępie jako cel badań wskazano identyfikację ułatwień dowodowych, występujących w przepisach krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego (domniemania prawne, fikcje prawne, uprawdopodobnienia, dowody prima facie) oraz udzielenie odpowiedzi na pytanie o ich merytoryczne uzasadnienie i formalną poprawność. Autorka zaznaczyła, że problem zasadności użycia konstrukcji ułatwień dowodowych może być rozwiązywany na płaszczyźnie materialnoprawnej, a nie dowodowej. Ułatwienia dowodowe wykorzystywane są podczas regulacji najistotniejszych kwestii w prawie przewozowym (odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika, ustalenia wysokości odszkodowania, dochodzenia roszczeń). Przepisy te wywołują wątpliwości zarówno pod względem formalnym jak i słuszności rozwiązań. Ustalenie właściwego charakteru poszczególnych ułatwień umożliwi ich prawidłowe stosowanie w praktyce, a w przyszłości zredagowanie przepisów odpowiednio do sytuacji w nich unormowanych.

Doktorantka zaznaczyła, że pomimo mnogości literatury i wypowiedzi doktryny nie wszystkie ułatwienia dowodowe są jasno określone. Dotyczy to w szczególności dowodu prima

facie oraz braku praktycznych konsekwencji rozróżnienia fikcji prawnej oraz domniemania niewzruszalnego, co ma znaczenie właśnie na gruncie prawa przewozowego.

Pani Magister sformułowała tezy badawcze: odpowiedzialność przewoźnika przesyłek, unormowana w poszczególnych aktach prawnych krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego oparta jest na systemie ułatwień dowodowych, którego celem jest zbalansowanie interesów podmiotów uczestniczących w procesie translokacji przesyłki (nadawcy, przewoźnika, odbiorcy). Przyjęte ułatwienia dowodowe pozostają niekiedy w stosunku do siebie w swoistym zbiegu (konflikcie). Poszczególne ułatwienia dowodowe wynikają z konkretnych przepisów, w niektórych przypadkach można je odtworzyć z całokształtu uregulowania odpowiedzialności przewoźnika. Akty prawne zawierają różne konstrukcje ułatwień dowodowych, przy czym użycie w poszczególnych aktach prawnych odmiennych konstrukcji w analogicznych przypadkach często nie pociąga za sobą istotnych merytorycznych różnic, odnoszących się do skutków prawnych przyjętych rozwiązań. Użyte w ustawodawstwie określenia odnoszące się do ułatwień dowodowych nie zawsze są adekwatne dla istoty danego rodzaju ułatwienia. To samo dotyczy określenia rodzaju dowodu, jaki musi być przeprowadzony w celu unicestwienia danego ułatwienia (np. obalenia domniemania); do polskiego prawa są przenoszone bowiem rozwiązania prawne nie zawsze właściwe z punktu widzenia znanych w prawie polskim ułatwień dowodowych.

Trafne jest spostrzeżenie Doktorantki, że ułatwienia dowodowe, pomimo ich jednolitego określenia, nie w każdym przypadku mają tożsame znaczenie, co dotyczy to zwłaszcza konstrukcji typu „chyba że”. Wymaga ustalenia, czy w przypadku tej konstrukcji mamy do czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z możliwością ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania. Pani Magister zauważyła również, że w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym występują domniemania, które w razie zaistnienia określonych okoliczności zmieniają się: z domniemań wzruszalnych stają się domniemaniami niewzruszalnymi. Dotyczy to nietypowych funkcji niektórych przyjętych w prawie przewozowym ułatwień w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu.

Rozdział 1 pod tytułem „Ułatwienia dowodowe, rodzaje, istota”, zawiera analizy domniemań prawnych (*preasumptio iuris*), a w tym zakresie domniemań prawnych formalnych i materialnych; obalalnych/zwykłych/wzruszalnych (*preasumptio iuris tantum*) oraz nieobalalnych/niewzruszalnych (*preasumptio iuris ac de iure*); domniemań wiarygodności – względnie niewzruszalnych; domniemań prawa lub stosunku prawnego; domniemań faktu. Autorka skupiła się również na analizie konstrukcji „chyba że”, czyli tzw. wątpliwego

domniemania prawnego oraz domniemania faktycznego (*praesumptio facti*). W rozdziale znajdują się również uwagi na temat uprawdopodobnienia, fikcji prawnej, dowodu *prima facie*.

Wśród ułatwień dowodowych Pani Magister wyróżniła domniemania (w tym zwroty o zbliżonym znaczeniu do wyrażenia „domniemywa się”, jak: „uznaje się”, „uważa się”, „przyjmuje się”), konstrukcję „chyba że” oraz inne zbliżone konstrukcje prawne, takie jak uprawdopodobnienie, fikcję prawną i dowód *prima facie*. Z uwagi na podobieństwo do domniemania faktycznego oraz dowodu *prima facie*, wyróżniła dowód poszlakowy, znany w postępowaniu karnym. Doktorantka zastrzegła, że choć problematyka tego dowodu wykracza poza zakres pracy, której przedmiotem są instytucje cywilistyczne, to jednak dowód poszlakowy ze względu na swą istotę również można zaliczyć do ułatwień dowodowych. Jest to zdaniem Autorki taka forma dowodu pośredniego, która wśród przesłanek zawiera także „reguły doświadczenia życiowego”.

Uprzedzając dalsze uwagi ostatnio wymienione pojęcie wzięłam w cudzysłów, gdyż jest ono nieprawidłowe: kodeks cywilny i pozostałe omawiane w rozprawie ustawy posługują się pojęciem „zasad” doświadczenia życiowego a nie reguł, co nie powinno było ująć uwadze w pracy naukowej z tego zakresu. Należało użyć pojęcia „zasady” doświadczenia życiowego, tym bardziej, że od zasad są wyjątki, a od reguł wyjątków nie ma; zasady doświadczenia życiowego nie są regułami, tak też ujmuje się je w literaturze i orzecznictwie. Podobnie, wbrew twierdzeniom Doktorantki, nie ma „reguł” logiki tylko zasady logiki.

Do pierwszej grupy zasad (nieprawidłowo „reguł”) dowodowych Autorka zalicza w szczególności domniemanie prawne, domniemanie faktyczne oraz dowód *prima facie*; do drugiej grupy m.in. uprawdopodobnienie. Zasady te stanowią szczególny sposób dokonywania ustaleń faktycznych, który nie wymaga standardowego przeprowadzenia dowodów; określa się je jako niedowodowe środki ustalenia. Ułatwienia dowodowe są odstępstwem od ogólnej zasady dowodzenia wyrażonej w art. 6 k.c.

Rozdział 2 został zatytułowany: „Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu”. Doktorantka omówiła w nim rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, warunki stosowania ułatwień dowodowych, zakres poszczególnych ułatwień dowodowych oraz zagadnienia przerzucenia dowodu i obalenia ułatwień dowodowych.

Trafny jest postulat *de lege ferenda*, że rozszerzenia wymaga wniosek domniemania prawnego z art. 781 § 2 k.c. tak, aby uwzględniał on nie tylko stan jakościowy, ale także

ilościowy przesyłki, na wzór konwencji międzynarodowych. W przyszłej kodeksowej regulacji przepis ten, zdaniem Doktorantki, mógłby mieć następującą treść: „Jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się w należyтым stanie, a także ilości (liczbie sztuk) zadeklarowanej w dokumencie przewozowym”.

Rozdział 3 nosi tytuł: „Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy, wygaśnięcie roszczeń a ograniczenia dowodowe”. Zostały w nim przeanalizowane rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki, wydawanej odbiorcy, zagadnienia wygaśnięcia roszczeń, wynikających z umowy przewozu; warunki stosowania ułatwień dowodowych i ich zakres oraz przerwienie ciężaru dowodu i obalenie ułatwień dowodowych.

Za uzasadnioną uważam konkluzję Autorki, że unormowania przewidujące brak możliwości dochodzenia roszczeń (art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej) oraz wygaśnięcie roszczeń (art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 47 § 1 CIM) nadmiernie faworyzują przewoźników. W efekcie zniesiona jest ich odpowiedzialność za szkodę w substancji przesyłki, a odbiorca nie może dochodzić roszczeń związanych z przewozem pomimo dysponowania dowodami, że do szkody doszło podczas przewozu. Doktorantka sformułowała też wniosek de lege ferenda o konieczności zmiany treści art. 791 k.c. Przepis art. 791 k.c. jej zdaniem mógłby mieć następujące brzmienie: „Jeżeli odbiorca przyjął przesyłkę bez zastrzeżeń zgłoszonych w chwili dostawy w przypadku widocznych uszkodzeń lub braków albo w ciągu siedmiu dni od daty dostawy w przypadku niewidocznych uszkodzeń lub braków, domniemywa się, że została ona dostarczona przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu jej do przewozu”. Pomijając, że w przepisach prawa nie używa się pojęcia „moment” tylko „chwila”, to bez wątplenia wartością tej i innych części pracy są sformułowane przez Panią Magister postulaty de lege ferenda i bardzo praktyczne uwagi i przemyślenia na temat stanu prawnego w zakresie omawianych zagadnień.

Kolejny rozdział, czwarty, zawiera analizy ułatwień dowodowych, dotyczących związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. Pani Doktor zaznacza na wstępie, że odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym oparta jest na różnych zasadach, choć podstawowy problem, dotyczący dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji przesyłki w poszczególnych gałęziach transportu jest taki sam – kto i jak ma udowodnić co znajdowało się w przesyłce, ile jej było i w jakim stanie? Istotną rolę

odgrywa zatem regulacja odpowiedzialności za stan przesyłki: jej utratę, ubytek i uszkodzenie (poszczególne akty prawne posługują się różnymi określeniami na postaci szkody w przesyłce). Autorka omówiła istotę ułatwień dowodowych dotyczących istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą i ich obalania, oraz problematykę przerzucenia ciężaru dowodu w tych kwestiach.

Według Pani Magister (s.160), regulacja ułatwień dowodowych dotyczących związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą jest korzystna dla przewoźnika i skutkuje jego uprzywilejowaniem. Jego sytuacja jest w istotnym stopniu lepsza niż osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania. Ułatwienia dowodowe dotyczące związku przyczynowego pomiędzy tzw. szczególnymi przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności a szkodą są określone w przepisach je regulujących jako domniemania prawne. Nie we wszystkich jednak przypadkach są właściwie rozumiane i stosowane, budzą wątpliwości nie tylko w praktyce, ale także w doktrynie prawa przewozowego. Doktorantka za uzasadniony uznała więc postulat dotyczący rezygnacji z tego ułatwienia dowodowego. W ogólnej regulacji nie jest potrzebna konstrukcja przyczyn uprzywilejowanych, ponieważ są one właściwe dla poszczególnych gałęzi transportu.

Kolejny, piąty rozdział, ma za przedmiot ułatwienia dowodowe dotyczące niepowstania szkody w czasie przewozu i regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie. Autorka zaznaczyła na wstępie, że przewoźnik w niektórych sytuacjach nie ma możliwości sprawdzenia stanu przesyłki, za którą ponosi odpowiedzialność, przyjmując ją do przewozu. Jest to związane z przewozem przesyłek w zamkniętym środku transportowym, zaplombowanym przez nadawcę pojemniku transportowym (np. kontenerze) lub ładowni statku. W takim przypadku przewoźnik nie może sprawdzić zadeklarowanych przez nadawcę wagi i liczby sztuk przesyłki. Przepisy niektórych aktów prawnych wprowadzają korzystne dla przewoźnika rozwiązania prawne, chroniące jego dobrą wiarę przy przyjmowaniu takiej przesyłki do przewozu. W treści rozdziału Doktorantka opisała istotę ułatwień dowodowych, zawartych w przepisach art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. oraz art. 12 ust. 3 CMNI dotyczących niepowstania szkody w czasie przewozu. Za bardzo interesujące uważam analizy dotyczące znaczenia prawnego sformułowania „chyba że”, zawartego w art. 66 ust.1 prawa przewozowego (s.192 i nast.).

Pani Magister omówiła również regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie, zawartych w art. 788 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew. oraz art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust.

4 CMNI. Następnie dokonała analizy rodzajów ułatwień dowodowych, warunków stosowania przepisów, przerzucenia ciężaru dowodu, obalania ułatwień dowodowych.

Następny rozdział pracy, szósty, dotyczy domniemania wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie. Doktorantka zaznaczyła, że przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego regulują kwestię ustalania wysokości odszkodowania w sposób odmienny od ogólnych zasad prawa odszkodowawczego; wyjątku doznaje zasada odszkodowania pełnego. Odpowiedzialność przewoźnika jest limitowana do zwykłej wartości przesyłki lub polega na wprowadzeniu konkretnych kwot, których odszkodowanie nie może przewyższać (kwotowe limity odszkodowania). Ograniczenie wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika stanowi historycznie ukształtowany kompromis uwzględniający sprzeczne interesy uczestników przewozu i jest wyrazem podziału ryzyka związanego z przewozem. Wyjątkiem od ograniczenia wysokości odszkodowania jest sytuacja, gdy szkoda została spowodowana z winy kwalifikowanej przewoźnika oraz sytuacja, w której nastąpiła deklaracja wartości towaru i kwoty specjalnego interesu w dostawie.

We wnioskach końcowych rozdziału Autorka sformułowała kilka wniosków de lege ferenda. Uwzględniając postulat uchylecia ustawy – Prawo przewozowe, jej zdaniem regulacja zagadnień domniemania wartości przesyłki powinna być przeniesiona do Kodeksu cywilnego. Dokonana przez nadawcę w dokumencie przewozowym deklaracja wartości przesyłki powinna stanowić podstawę domniemania jej wartości oraz zastępować wprowadzone kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania. Zasadne byłoby uzależnienie zastąpienia limitu odszkodowania od zgody przewoźnika, któremu przysługiwałoby także dodatkowe wynagrodzenie z tego tytułu, jako że deklaracja wartości towaru zwiększałaby jego ryzyko gospodarcze. Ponadto deklaracja wartości przesyłki nie powinna być uzależniona od wystawienia listu przewozowego, którego wystawienie nie jest obowiązkowe i nie stanowi on warunku zawarcia umowy przewozu; deklaracja ta mogłaby wynikać zatem także z każdego innego dokumentu przewozowego.

Zdaniem Pani Magister, kodeks cywilny de lege ferenda powinien być uzupełniony o regulację w przedmiocie deklaracji szczególnego interesu w dostawie, która umożliwiałaby dochodzenie odszkodowania za szkody poza substancją przesyłki. Przepis art. 788 k.c. powinien zostać zatem znowelizowany i treść art. 40 ust. 1 i art. 80 ust. 3 pr. przew. przeniesiona do jego regulacji. Autorka przedstawiła opracowane przez siebie propozycje zmiany treści art. 788 k.c. oraz art. 166 § 3 k.m.

Ostatni, siódmy rozdział, zawiera analizy pozostałych ułatwień dowodowych. Pani Magister omówiła w nim ułatwienia dowodowe w przedmiocie zaginięcia przesyłki z art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR, art. 29 § 1 CIM; warunki stosowania i zakres ułatwienia dowodowego; przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwienia dowodowego. Jeden z podrozdziałów dotyczy domniemania istnienia upoważnienia do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu (art. 47 ust. 2 pr. przew.) oraz domniemania, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego. We wnioskach końcowych Autorka, uwzględniając zamierzenia ustawodawcy co do uchylecia ustawy Prawo przewozowe, sformułowała postulat *de lege ferenda*, aby treść art. 52 pr. przew. przenieść do Kodeksu cywilnego. Pani Magister zaproponowała też, aby przepis ten miał następującą treść: „Domniemywa się, że przesyłka, która nie została wydana odbiorcy w terminie 30 dni od upływu terminu przewozu jest utracona. Dowód przeciwności nie jest dopuszczalny”. Postulowała również przyjęcie, aby w polskiej ogólnej regulacji umowy przewozu znalazł się w przyszłości następujący przepis: „Jeżeli nie można ustalić, na którym odcinku przewozu nastąpiła szkoda lub opóźnienie w przewozie, do odpowiedzialności przewoźnika stosuje się przepisy niniejszej ustawy” (ustawą tą byłby Kodeks cywilny).

Ostatnią część rozprawy stanowi podsumowanie i wnioski *de lege ferenda*. Autorka wskazała tezy, które zostały potwierdzone w toku pracy oraz podtrzymała wnioski ze swoich badań, zawarte w podsumowaniach poszczególnych rozdziałów. Za trafne uważam rozwiązanie, aby mimo zawierania wniosków końcowych w każdym rozdziale, dokonać ich zestawienia i podsumowania również w ostatniej części pracy. Dzięki temu zyskujemy jednoznaczne wyniki badań, możemy też skonfrontować twierdzenia Doktorantki na ten temat z treścią wyników analiz zawartych w poszczególnych rozdziałach. Nie mam wątpliwości, że Pani Magister zrealizowała podjęte cele i zadania w sposób wyczerpujący i prawidłowy merytorycznie.

Recenzowana rozprawa prezentuje dobry poziom naukowy, stanowi rzetelny opis regulacji prawnych obowiązujących w zakresie ułatwień dowodowych przy przewozie rzeczy. Pani Magister przedstawiła je przy zastosowaniu metody formalno-dogmatycznej oraz komparatystycznej ze względu na wzajemny wpływ regulacji krajowych i międzynarodowych oraz konieczność zbadania relacji pomiędzy różnymi systemami prawnymi – w odniesieniu do przepisów krajowych i regulacji międzynarodowych (konwencyjnych). W pracy zastosowano wykładnię językową, celowościową, systemową oraz funkcjonalną.

Język rozprawy nie jest do końca prawidłowy; zwróciłam na niego szczególną uwagę dlatego, że praca zawiera szereg postulatów de lege ferenda, propozycji nadania nowego brzmienia przepisom prawa, więc warstwa językowa nabrała w tym kontekście szczególnego znaczenia. Nie jest zasadne ani prawidłowe używanie nawet w podtytułach określenia „domniemanie obalalne” (oraz „nieobalalne”) skoro słownik języka polskiego nie zna takiego pojęcia; większość nauki posługuje się prawidłowym pojęciem „wzruszalne” (i odpowiednio- „niewzruszalne”). Autorka często używa pojęcia „procedura” (np. cywilna) mimo iż pojęcie to nie jest znane ustawie: wszystkie ustawy posługują się pojęciem „postępowanie”. Nie rozumiem przyczyn, dla których w pracy naukowej z zakresu prawa używane są pojęcia nie znane ustawom.

Jak już zaznaczyłam, nie aprobuję używania pojęcia „reguł” jako synonimu „zasad”, co Doktorantce zdarza się nadzwyczaj często. Kodeks cywilny, kodeks morski, prawo przewozowe i inne ustawy nie posługują się pojęciem reguł, używają tylko pojęcia zasad, co powinno doprowadzić Doktorantkę do wniosku, aby w rozprawie naukowej z zakresu prawa nie używać pojęć nie znanych ustawom. Między tymi pojęciami jest różnica polegająca na tym, że od „zasad” są wyjątki, a „reguły” wyjątków nie mają. Bezzasadne synonimiczne używanie tych pojęć razi w szczególności, gdy Autorka pisze o „regułach logiki” lub „regułach doświadczenia życiowego”. Akurat w tych dwóch przykładach mamy bez wątpienia do czynienia z zasadami, gdyż zarówno logika jak i zasady doświadczenia życiowego doznają wyjątków, i to wielu.

W niektórych miejscach pracy znajdują się pewne nieporadności językowe: np. na s.160 pisze ona: „celem uprawdopodobnienia jest obudzenie w organie orzekającym ufności, że dane twierdzenie jest prawdziwe”. Bardziej prawidłowe byłoby: „celem uprawdopodobnienia jest przekonanie organu orzekającego, że dane twierdzenie jest prawdziwe”. Na s. 164 jest: „ciężar dowodu wraca wówczas na osobę uprawnioną” podczas gdy prawidłowo byłoby napisać: „ciężar dowodu jest przerzucony na osobę uprawnioną”.

Układ dysertacji nie budzi żadnych zastrzeżeń; doceniam podział na w miarę równe objętościowo rozdziały i jasną ich systematykę.

Autorka zgromadziła i przeanalizowała bogatą literaturę przedmiotu oraz orzecznictwo Sądu Najwyższego, sądów powszechnych i administracyjnych, a także sądów krajowych kilku państw europejskich.

Lektura dysertacji doprowadziła mnie do wniosku, że postawione we wstępie problemy badawcze zostały wyczerpująco przeanalizowane; Doktorantka rozwiązała je w sposób oryginalny, proponując szereg własnych postulatów i wniosków de lege ferenda.

Podsumowując uważam, że rozprawa doktorska mgr Małgorzaty Szymczon na temat „Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym” w sposób oryginalny rozwiązuje tytułowy problem naukowy; prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną kandydatki, umiejętność samodzielnego prowadzenia przez nią pracy naukowej i może stanowić podstawę do nadania Autorce stopnia naukowego doktora nauk prawnych. W pełni odpowiada ona bowiem warunkom, określonym w art.187 ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. D.U. 2023, poz.742 ze zm.).

Agnieszka Gora- Błaszczykowska



