

dnia 14. 01. 2025

W Krakowie, 20 listopada 2024 r.



RPW/612/2025 P
Data: 2025-01-14

dr hab. Kinga Michałowska, prof. UEK
Katedra Prawa Cywilnego, Gospodarczego
i Prywatnego Międzynarodowego
Instytut Prawa
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr Małgorzaty Szymson pt. „Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”, przygotowanej pod kierunkiem dr hab. Krzysztofa Wesołowskiego, prof. US przy pomocy promotora pomocniczego dr Doroty Ambrożuk–Wesołowskiej

I. Wybór tematu

Doktorantka podjęła w swojej rozprawie problem badawczy o doniosłości teoretycznej, jak też praktycznej. Włącza się bowiem swoją wypowiedzią w głosy doktryny wskazujące na potrzebę zmian w regulacjach prawnych dotyczących zarówno samej umowy przewozu, jak i odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy oraz ich dostosowania do standardów międzynarodowych. Autorka prowadzi badania, których celem jest identyfikacja i klasyfikacja ułatwień dowodowych występujących w przepisach krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego. W pracy podjęła się udzielić odpowiedzi na pytanie dotyczące merytorycznego uzasadnienia dla ułatwień dowodowych oraz formalnej poprawności przyjętych rozwiązań. Analiza poszczególnych wątków pracy potwierdza, że wszystkie w ścisły sposób związane są z tematem i pozwalają na jego wielopłaszczyznowe, materialnoprawne, jak i proceduralne ujęcie. Mimo dostępnych opracowań poruszających temat przepisów dotyczących ułatwień dowodowych, niewiele jest poświęconych zagadnieniom odniesionym stricte do zawartych w nich konstrukcjach prawnych. Dostępne opracowania mają raczej charakter

ogólny i nie są nakierowane na kompleksową prezentację ustaleń naukowych skupionych na charakterze, klasyfikacji i skutkach ułatwień dowodowych. Szczęólnego znaczenia nabiera również prezentowana dysertacja w kontekście poddania gruntownej analizie przepisów prawa polskiego regulującego umowę przewozu, w odniesieniu do analogicznych postanowień konwencji międzynarodowych, regulujących konkretne typy przewozu. Zwrócono uwagę, że umowa przewozu należy do grupy najczęściej zawieranych w praktyce obrotu umów, a rozwiązania krajowe dotyczące umowy przewozu obowiązują niezmiennie w najważniejszych kwestiach od kilkudziesięciu lat. Były uchwalone w innych realiach rynkowych, a sama umowa realizowała się w klasycznej formie. W związku z tym, że Doktorantka zadaje słuszne pytania o aktualność przyjętych rozwiązań oraz o ich adekwatność do wymogów współczesnego obrotu, to z kolei implikuje potrzebę pilnych zmian ustawodawczych. W kontekście wagi i aktualności problemu, jak też podjętego przez Doktorantkę kierunku badań, wybór tematu rozprawy należy ocenić wysoko.

II. Założenia badawcze

Jasno sprecyzowany tytuł rozprawy powinien znaleźć swoje odzwierciedlenie w nakreślonych we wstępie pracy założeniach badawczych. Autorka podkreśla, że nadrzędnym celem pracy jest „(...) analiza przepisów zawierających ułatwienia dowodowe pod kątem oceny m.in. czy ich konstrukcja jest adekwatna do sytuacji w nich unormowanych”. Rozważania ukierunkowane są na szczegółową analizę przepisów obowiązujących w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym, mającą dać odpowiedź na pytanie, jakie w istocie zawarte są w nich konstrukcje prawne – domniemanie prawne, uprawdopodobnienie, fikcja prawna oraz dowód *prima facie*? Dodatkowo pojawia się pytanie o zasadność stosowania konstrukcji domniemań prawnych w odniesieniu do sytuacji, w których prawo polskie przewiduje skutki dalej idące w postaci wygaśnięcia roszczenia. Sposób realizacji tak nakreślonego celu oparty jest na szczegółowej analizie regulacji prawnych oraz propozycji uzupełnienia ich o nowe rozwiązania, postulowane zarówno w tekście, jak i we wnioskach oraz zmiany w przepisach obowiązujących.

Badania czynione w pracy pozwoliły na sformułowanie podstawowych i pomocniczych tez badawczych. Tezy te zostały poddane szczegółowej, złożonej i wielopłaszczyznowej analizie w poszczególnych rozdziałach. Pewne wątpliwości może budzić sposób ich przedstawienia we wstępnej części pracy, gdyż trudne do uchwycenia są ich granice. Nie do końca

można zgodzić się z wprowadzonym wyjaśnieniem we wstępie pracy, ale powodującym jednak mylne skojarzenia określeniem jako „prawo przewozowe” jedynie kodeksowych regulacji umowy przewozu. O ile na etapie recenzji, recenzent jest w stanie uporać się z naturalnie kojarzącym się zakresem pojęciowym tego określenia, o tyle na późniejszym etapie publikacji pracy warto zasugerować inny sposób ujęcia kodeksowej części poświęconej umowie przewozu.

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). Poddane badaniom ułatwienia dowodowe mają swoje źródło w konkretnych przepisach, których mnogość sprawia jednak praktyczne trudności. Wykazano, że badane akty prawne „zawierają różne konstrukcje ułatwień dowodowych, przy czym stosowanie w poszczególnych aktach prawnych odmiennych konstrukcji w analogicznych przypadkach z reguły nie pociąga za sobą istotnych merytorycznych różnic, odnoszących się do skutków prawnych przyjętych rozwiązań”. Co więcej, niektóre z ułatwień dowodowych wzajemnie się wykluczają. Zwrócono również uwagę, iż stosowane w konkretnych aktach prawnych określenia nie zawsze oddają istotę ich konstrukcji, nie zawsze też „są adekwatne dla istoty danego rodzaju ułatwienia”. Autorka słusznie zwraca uwagę, że niektóre z obcych rozwiązań, przenoszone na grunt regulacji krajowych „nie zawsze spełniają oczekiwaną względem nich rolę i pomimo zgodności w ich nazewnictwie nie zawsze mają tożsame znaczenie (...)” (tu przykładem są często spotykane konstrukcje typu „chyba że”). To z kolei, jak podkreśla Autorka, „wymaga ustalenia, czy w przypadku takiej konstrukcji mamy do czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z możliwością ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania”.

Wszystkie założenia pracy potwierdzają przemyślany plan badawczy, który konsekwentnie jest realizowany w poszczególnych częściach pracy. Poczynione założenia znajdują odzwierciedlenie zarówno w poszczególnych rozdziałach, jak i wnioskach końcowych.

III. Struktura rozprawy

Rozprawa zawiera spis treści, wykaz skrótów, wstęp, siedem rozdziałów, podsumowanie, bibliografię, orzecznictwo, wykaz aktów prawnych oraz podsumowanie w języku angielskim. Na etapie publikacji warto byłoby rozważyć minimalną zmianę tak, aby w spisie treści biblio-

grafia, orzecznictwo, wykaz aktów prawnych i podsumowanie w języku angielskim nie sprawiły wrażenia, iż są elementami „podsumowania”. Taki układ wpłynie na większe uporządkowanie tej części pracy. Kolejność prezentowania poszczególnych zagadnień jest natomiast właściwa, a wywody Autorki układają się w spójną i logiczną całość.

We wstępie Doktorantka odniosła się do przesłanek, którymi kierowała się przy wyborze tematu oraz zwięźle przedstawiła przedmiot pracy. W zasadzie zasygnalizowała tam również cele, które przy pisaniu pracy chciała osiągnąć, metody badawcze, które wykorzystwała w prowadzonych badaniach, jak też zakresiła strukturę toku myślowego konsekwentnie realizowaną w kolejnych rozdziałach. Co bardzo cenne, odniosła się również do aktualności i znaczenia badanej problematyki. Przedmiotem rozdziału pierwszego jest omówienie istoty poszczególnych konstrukcji ułatwień dowodowych (domniemania, uprawdopodobnienia, fikcji prawnej, dowodu *prima facie*). Z uwagi na temat rozprawy rozdział ten ma charakter porządkujący, jest niewątpliwie potrzebny, gdyż stanowi podstawę do dalszych badań, zawartych w kolejnych rozdziałach. W rozdziale drugim omówiono ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu. Przedmiotem rozdziału trzeciego są ułatwienia dowodowe odnoszące się do stanu przesyłki wydawanej odbiorcy. Rozdział czwarty poświęcony jest ułatwieniom dowodowym dotyczącym istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. W rozdziale piątym omówiono domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu oraz regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie. Rozdział szósty dotyczy ułatwień dowodowych, wynikających z deklaracji wartości przesyłki i „szczególnego interesu w dostawie”. Rozdział siódmy poświęcony jest natomiast pozostałym ułatwieniom dowodowym (m.in. związanym z zaginięciem przesyłki). Całość wieńczą wnioski zawarte w podsumowaniu. Rozdziały od drugiego do szóstego konstruowane są na podobnej zasadzie, Autorka odnosi się w nich kolejno do ogólnej charakterystyki badanej grupy ułatwień dowodowych, ich rodzajów, warunków stosowania, zakresu, kwestii przerzucenia ciężaru dowodowego i podsumowania. Przyjęty schemat sprzyja usystematyzowaniu struktury pracy oraz przejrzystości.

Wszystkie siedem rozdziałów odnosi się do zasadniczego tematu rozprawy, a przyjęty podział oddaje istotę zagadnienia, przekładając się na wykazanie praktycznych problemów w zakresie funkcjonowania przepisów dotyczących ułatwień dowodowych w zakresie odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim prawie przewozowym. Dodatkowo

na końcu każdego z rozdziałów od 1 do 7 zawarto krótkie i rzeczowe podsumowanie. Zwięźczeniem pracy jest podsumowanie całości rozważań, w którym Autorka dokonuje oceny przeprowadzonych badań oraz formułuje wnioski *de lege ferenda*, a ponadto w odniesieniu do przyszłej regulacji umowy przewozu w prawie polskim, Autorka zredagowała propozycję brzmienia przepisów odwołujących się do konstrukcji ułatwień dowodowych.

Praca wraz z bibliografią mieści się na 322 stronach znormalizowanego druku, gdzie merytoryczna treść rozprawy obejmuje 288 stron. Związana z dość wąskim i doprecyzowanym tematem objętość dysertacji, świadczy o zachowaniu dyscypliny pisarskiej oraz o należytej warstwie warsztatowej pracy, wyrażonej w zestawieniach literatury i orzecznictwa.

IV. Zastosowane metody badawcze

Co do zasady, rolą wybranych dla analizy danego problemu metod badawczych rozumianych jako powtarzalne i skuteczne sposoby rozwiązania określonego problemu badawczego, jest weryfikacja postawionych tez. Metody badawcze, którymi posługiwała się Autorka przedstawione zostały we wstępie (s. 17 - 19). Z uwagi na teoretyczny charakter pracy w dysertacji posłużono się metodą formalno-dogmatyczną, w oparciu o analizę logiczno-językową i prawno-porównawczą, przy użyciu powszechnie uznawanych metod wykładni. Praca zmierza do ustalenia treści i zakresu zawierających ułatwienia dowodowe norm prawnych polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego, dlatego też metoda komparatystyczna ma istotne znaczenie dla właściwej wykładni przepisów regulujących umowę przewozu ze względu na wzajemnie przenikanie się regulacji krajowych i międzynarodowych. W procesie odtwarzania norm z przepisów pomocna jest zatem analiza ich podobieństw i różnic. Metoda komparatystyczna ma znaczenie także dla zbadania relacji pomiędzy różnymi systemami prawnymi – w odniesieniu do przepisów krajowych i regulacji międzynarodowych (konwencyjnych). Jako uzupełnienie badań komparatystycznych posłużono się metodą historycznoprawną, której przedmiotem jest prawo, które obowiązywało w przeszłości. Jest ona istotna dla wykazania prawidłowości funkcjonalnych lub dogmatycznych, a także dla ukazania ewolucji instytucji prawnych. Z kolei zastosowanie w pracy metody aksjologicznej polega na odwołaniu się do standardu wartości uniwersalnych wynikających ze sprawiedliwości, analizie krytycznej – poszukiwaniu racji wystarczającej dla treści norm prawnych oraz uzasadnianiu określonego rozwiązania normatywnego ze względu na słuszność i sprawiedliwość. Instrumentarium badawcze pracy wskazuje, iż podstawowa weryfikacja tez przeprowadzona została w oparciu o analizę regulacji prawnych oraz analizę dorobku doktryny.

Zastosowane metody badawcze zawarte w poszczególnych fragmentach pracy wymagały dostosowania i rozłożenia w poszczególnych warstwach pracy. Obszerne informacje teoretyczne zawarte zostały w warstwie opisowej, a instrumenty analizy orzeczniczej znalazły swoje odzwierciedlenie w warstwie wyjaśniającej. Zastosowane przez Autorkę metody badawcze znajdują uzasadnienie zarówno w temacie pracy, jak i w realizacji wyznaczonych celów.

Zasadniczo wszystkie wskazane powyżej metody służyły uzasadnieniu postawionych tez badawczych, umożliwiając sformułowanie wniosków końcowych. Przyczyniły się również do przedstawienia propozycji zmian i praktycznego dostosowania przepisów w zakresie ułatwień dowodowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim prawie przewozowym do oczekiwań rynkowych.

V. Merytoryczna ocena treści rozprawy

W rozdziale pierwszym Doktorantka omawia istotę poszczególnych ułatwień dowodowych w świetle współczesnej teorii prawa. Autorka wyróżnia i precyzyjnie omawia: domniemanie prawne, wątpliwe domniemanie prawne - konstrukcję „chyba że”, domniemanie faktyczne oraz inne, zbliżone struktury prawne, takie jak uprawdopodobnienie, fikcja prawna i dowód *prima facie*. Wskazuje jednocześnie na przypisane do poszczególnych konstrukcji zadania. Ciekawe i wpisujące się w ogólny nurt dyskusji są rozważania dotyczące kryteriów rozróżniających dowody *prima facie* od domniemań faktycznych, przy sprecyzowanym znaczeniu i roli każdego z nich. Ponadto, dla właściwego zrozumienia konstrukcji poszczególnych ułatwień dowodowych, Autorka szczegółowo opisuje pojęcia takie jak dowód główny, dowód przeciwieństwa i dowód przeciwny. Zawarte w rozdziale pierwszym rozważania dotyczące systematyki i typologii ułatwień dowodowych są fundamentalne dla dalszych rozważań zaprezentowanych w kolejnych rozdziałach, stąd niewątpliwie należy je uznać za cenne i potrzebne.

Rozdział drugi poświęcony został ułatwieniom dowodowym związanym ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu. Autorka słusznie zauważa, iż w praktyce transportu towaru (zarówno krajowego, jak i międzynarodowego) istotne znaczenie ma to, czy jego utrata (zaginięcie), ubytek (w prawie międzynarodowym określany jako częściowe zaginięcie) lub uszkodzenie nastąpiło w trakcie przewozu, czy też przed przyjęciem towaru do przewozu. Stąd, w kontekście odpowiedzialności przewoźnika, szczególnie istotne są uwagi odnoszące się do kwestii ustalenia stanu towaru w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Wpływa

to bowiem na ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, od którego osoba uprawniona może dochodzić roszczeń odszkodowawczych z tytułu ubytku lub uszkodzenia towaru. Nie bez znaczenia pozostaje również rola dokumentów przewozowych. Zasadna jest analiza porównawcza odniesiona do ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu i zawartych w regulacjach konwencyjnych, które odnoszą się do dokumentów towarzyszących w tym przede wszystkim listu przewozowego oraz do sposobu ujęcia analizowanych kwestii w regulacjach kodeksu cywilnego. Autorka słusznie podkreśla, że z uwagi na brak obligatoryjności wystawienia listu przewozowego, fakt jego wystawienia nie powinien być warunkiem powstania ułatwień dotyczących stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu. Badaniom poddano ponadto rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, warunki i zakres ich stosowania oraz problematykę przerzucenia ciężaru dowodu i obalenia ułatwień dowodowych. W konkluzji Autorka słusznie stwierdza, iż „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”, formułując równocześnie postulat *de lege ferenda* i proponując właściwą dla niego treść.

Rozdział trzeci skupiony jest na kwestiach ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy oraz problematyce wygaśnięcia roszczeń. Podkreślono w nim, iż w regulacjach polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego skutkiem wydania przesyłki odbiorcy jest powstanie domniemań prawych, a ponadto przepisy te przewidują także wygaśnięcie roszczeń odszkodowawczych z umowy. Wskazują ponadto na ograniczenia związane z ich dochodzeniem – zakaz przeprowadzenia dowodu przeciwnego wynikowi wspólnego sprawdzenia stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika oraz zakaz dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi w przypadku braku wniesienia zastrzeżeń w terminie. Takie ujęcie sugeruje konieczność ustalenia roli badanej grupy ułatwień dowodowych. Autorka poddaje szczegółowej analizie regulacje kodeksu cywilnego, CIM, CMR, CMNI, art. 148 kodeksu morskiego i art. 3 konwencji o konosamentach, a wynikające z porównania wnioski jednoznacznie wskazują na pilną potrzebę zmian w regulacjach krajowych, które nie zapewniają przyjętego międzynarodowego standardu ochrony dochodzącego roszczenia. Szczególnie istotne z praktycznego punktu widzenia są kwestie materialnoprawnych skutków wydania przesyłki, które jak słusznie podkreślono w pracy, „służą przewoźnikowi a nie osobie uprawnionej”. Zaproponowane nowe ujęcie treści art. 791 k.c. niewątpliwie oddaje ideę propozycji zmian, wymaga jednak dopracowania od strony językowo - logicznej.

Rozdział czwarty poświęcony został ułatwieniom dowodowym dotyczącym związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. Jak podkreślono „stanowią one dobrodziejstwo dla przewoźnika”, a przyjmowane w znacznej ilości przypadków jako wystarczające uprawdopodobnienie mocno eksponuje pozycję przewoźnika. W większości sytuacji dowody przytoczone przez przewoźnika nie muszą w sposób nie budzący wątpliwości przekonać sądu, że zaistniał związek przyczynowy. Wystarczające bowiem w świetle regulacji i konwencyjnych, i ustawowych, okazuje się wykazanie, że przyczyna zwalniająca szczególna mogła spowodować szkodę. Konsekwencją przyjętej konstrukcji może być zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności. Stan ten utwierdza przyjęte w rozprawie założenie uprzywilejowanej pozycji przewoźnika. Słusznym wydaje się sugerowany w doktrynie i poparty badaniami Autorki postulat *de lege ferenda* dotyczący rezygnacji z powyższego ułatwienia dowodowego. Równie zasadny i pozostający w ścisłym związku z poprzednim, jest kolejny z postulatów zmiany tych fragmentów regulacji, które sprzyjają nierówności stron umowy, wyraźnie uprzywilejując jedną z nich – najczęściej przewoźnika. Postulaty te są odniesione m.in. do aktów staranności przewoźnika, jak i do terminu wygaśnięcia roszczeń wobec przewoźnika. Regulacje w obecnym kształcie mocno ograniczają skuteczność jakichkolwiek późniejszych roszczeń, narażając strony umowy (z reguły nadawcę) na straty. Zaproponowane na podobieństwo regulacji konwencyjnych rozwiązanie odpowiada zabezpieczeniu interesów obu stron, stąd jest bardziej sprawiedliwe.

Rozdział piąty porusza zagadnienia ułatwień dowodowych dotyczących niepowstania szkody w czasie przewozu i regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie. Poddane badaniom zróżnicowane konstrukcje prawne, w tym w szczególności „wątpliwe” domniemanie prawne oraz domniemanie prawne materialne, mimo przypisanych im funkcji zasadniczych nie przerzucają ciężaru dowodu na drugą stronę umowy przewozu przesyłki. Wszystkie sprowadzają się do przyjęcia, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu. Przeprowadzone przez Autorkę badania potwierdzają słuszność przyjętych rozwiązań, chroniących dobrą wiarę przewoźnika przy jednoczesnym braku przeszkód w możliwości ewentualnego dochodzenia opartych na przeciwdowodach roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika. Ich przeniesienie do regulacji kodeksu cywilnego wydaje się naturalne. Każdy z wątków poruszonych w rozdziale piątym jest nie tylko kreatywnym źródłem rozważań teoretycznych ale również istotny dla praktyki. Należy zgodzić się z Autorką, co do przyjętej kwalifikacji art. 66 pr. przew., który jak słusznie podkreśla „nie zawiera podstawy zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę, tylko ułatwienia dowodowe”. W sytuacjach określonych w prze-

słankach ich zastosowania regulacje te nie przesądzają ostatecznie kwestii odpowiedzialności przewoźnika”. Podobnie, istotny dla odpowiedzialności przewoźnika jest wątek sprawdzania stanu przyjętej do przewozu przesyłki. Aktualny stan prawny nie wymaga od przewoźnika każdorazowego sprawdzania masy, liczby sztuk, ilości, stanu i innych właściwości przyjmowanej do przewozu przesyłki. Co więcej, w wielu sytuacjach sprawdzenie nie jest w ogóle możliwe. Stąd przyjęte obecnie rozwiązanie wydaje się być zasadne, a odniesienie do mocy dowodowej potwierdzonego przez przewoźnika listu przewozowego wystarczające.

Rozdział szósty porusza kwestie domniemań odniesionych do wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie. Leżąca u podstaw limitowania wysokości odszkodowania zasada podziału ryzyka związanego z przewozem jest w praktyce źródłem częstych sporów. Aktualny stan prawny – rozwiązania kodeksowe – nie regulują kwotowego limitu odszkodowania czy deklaracji wartości towaru lub specjalnego interesu w dostawie. Kodeksową górną granicą wysokości odszkodowania jest w zasadzie zwykła wartość przesyłki, a źródłem ewentualnych modyfikacji – szkoda, spowodowana umyślnym lub niedbałym zachowaniem przewoźnika. Z kolei art. 80 ust. 1 pr. przew. ukierunkowuje ustalenie wartości na podstawie ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy. Należy zgodzić się ze stwierdzeniem, że „faktura stanowi podstawę domniemania faktycznego wartości przesyłki” przy jednoczesnej możliwości przeprowadzenia przeciwdowodu w sytuacji, gdy kwota wykazana w fakturze była zawyżona. Należy zgodzić się z Autorką, iż „faktura powinna być jednym z wielu środków dowodowych (...) i nie powinna mieć statusu dowodu ostatecznego”. Natomiast w sytuacji braku możliwości ustalenia wartości przesyłki na podstawie faktury czy rachunku, bądź na podstawie cennika, źródłem ustalenia może być wartość zadeklarowana w liście przewozowym. Aktualny sposób nadawania przesyłki, możliwości jej śledzenia, elektronicznego potwierdzenia odbioru, wyznaczył jednocześnie pożądany kierunek zmian i potrzebę uznania pełnej, prawnej skuteczności dokumentu elektronicznego.

Równie istotnym wątkiem w kontekście szczególnego interesu stron umowy przewozu jest problem ustalenia odszkodowania z tytułu opóźnienia w przewozie przesyłki i uzasadnienia dla konstrukcji wysuwanego wówczas roszczenia odszkodowawczego. Podobnie naruszające zasadę bezpieczeństwa obrotu jest domniemanie z art. 47 ust. 2 pr. przew. i wynikające z jego zastosowania konsekwencje dla nadawcy. Należy zgodzić się z zasadnością postulatu wprowadzenia w regulacjach kodeksowych deklaracji specjalnego interesu w dostawie.

Rozdział siódmy dotyczy natomiast pozostałych ułatwień dowodowych, w tym ułatwień w sytuacji zaginięcia przesyłki, domniemania istnienia upoważnienia w zakresie wykonywa-

nia wszystkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu oraz domniemania powstania szkody w czasie przewozu lotniczego. Sugerowane przez Autorkę przeniesienie rozwiązania art. 52 pr. przew. do regulacji kodeksowych jest słuszne, przy zachowaniu zaproponowanej konstrukcji domniemania nieusuwalnego.

Cała praca jest wielowątkowa i trudno w ramach z założenia zwięzłej wypowiedzi zdyscyplinowanego recenzenta odnieść się do wszystkich istotnych i ciekawych zagadnień w niej poruszanych. Niewątpliwie merytoryczna strona dysertacji zasługuje na pozytywną ocenę. Dodatkową trudnością w prowadzonych badaniach jest nakładanie się na siebie płaszczyzn materialnej i proceduralnej. Równocześnie zauważyć należy, że Doktorantka podjęła w pracy dodatkowe, pośrednio związane z tematem pracy wątki, co potwierdza dobrą znajomość badanej problematyki. Czytając pracę ma się wrażenie, że Doktorantka analizowane zagadnienia zna od strony praktycznej. Na podkreślenie zasługuje też fakt, że analizując poszczególne obszary badawcze, Autorka nie tylko sprawnie posługuje się wskazanymi w recenzji metodami, ale też ustosunkowując się do wyników badań, wyraża własne stanowisko w sprawie, formułując równocześnie postulaty *de lege ferenda*. Drobne uwagi polemiczne czynione w recenzji w żadnym stopniu nie umniejszają wysokiej ocenie merytorycznej strony rozprawy.

VI. Warsztat naukowy

Język stosowany w tekście pracy jest jasny, komunikatywny i logiczny. Widoczna jest tu sprawność Autorki w posługiwaniu się językiem naukowym, co świadczy o Jej dojrzałości merytorycznej. Minimalne uchybienia dostrzec można w kontekście analizy formalno - redakcyjnej strony pracy, ale to jedynie nieliczne literówki czy drobne niedociągnięcia interpunkcyjne, niewpływające w żaden sposób na wartość merytoryczną pracy.

Wysoko ocenić należy trafny dobór literatury i orzecznictwa, a także sposób ich prezentacji w tekście oraz w przypisach. Doktorantka wykorzystowała łącznie 227 pozycji literatury, 152 orzeczenia zebranych w wykazie w chronologicznym porządku. W pracy wykorzystano też akty prawne. Cała praca zawiera 745 przypisów, co świadczy o staranności i rzetelności Doktorantki.

VII. Wnioski

Przedstawione w niniejszej recenzji drobne uwagi polemiczne nie podważają ogólnej, w pełni pozytywnej oceny dysertacji. Stanowi ona pracę dojrzałą pod względem metodologicznym, merytorycznym, jak też warsztatowym. Świadczy o rozległej wiedzy Doktorantki i

umiejętności samodzielnej analizy zebranych materiałów, w tym materiału normatywnego oraz poglądów doktryny i orzecznictwa. Świadczy też o umiejętności identyfikacji złożonych problemów natury teoretycznej i praktycznej, jak również o umiejętności formułowania własnego stanowiska w sprawie oraz propozycji rozwiązań normatywnych w licznych, spornych w doktrynie kwestiach. Autorka podjęła trudny i aktualny problem badawczy, starannie go przestudiowała i stworzyła interesującą koncepcję wypowiedzi, która z powodzeniem może stanowić głos w naukowej dyskusji dotyczącej problematyki ułatwień dowodowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym.

W konkluzji należy uznać, że przygotowana przez Panią magister Małgorzatę Szymczon rozprawa doktorska pt. „Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”, stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, dowodzi ogólnej wiedzy, jaką Doktorantka posiada w dyscyplinie nauk prawnych oraz, że posiada Ona umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, tj. spełnia kryteria określone w art. 187 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz. U. 2024 poz.1571), co uzasadnia dopuszczenie Pani magister Małgorzaty Szymczon do dalszych stadiów postępowania w przewodzie doktorskim.



Kinga Michałowska