



UNIwersytet
Zielonogórski

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

UNIwersytet SZCZECIŃSKI



RPW/22185/2024 P
Data: 2024-11-21



Prof. UZ dr hab. Rafał Wrzecieńk
Uniwersytet Zielonogórski

Recenzja rozprawy doktorskiej Pani mgr. Małgorzaty Szymson
pt. "Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy
w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym", Szczecin 2024,
przygotowanej pod kierunkiem Pana prof. US dr. hab. Krzysztofa Wesołowskiego

I. Wybór tematu, konstrukcja pracy, metody badawcze

Głównym przedmiotem badań recenzowanej rozprawy doktorskiej jest identyfikacja ułatwień występujących w przepisach krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego (domniemania prawne, fikcje prawne, uprawdopodobnienia, dowody *prima facie*) oraz ustalenie ich merytorycznego uzasadnienia, jak i ocena formalnej poprawności przyjętych rozwiązań. Stanowi to skomplikowane zagadnienie prawa prywatnego. Głównym celem naukowym rozważań poczynionych w przedmiotowej pracy doktorskiej jest weryfikacja zasadniczych tez badawczych, tj. że: (1) 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), a przyjęte ułatwienia dowodowe pozostają niekiedy w stosunku do siebie w swoistym zbiegu (konflikcie), przy czym co prawda poszczególne ułatwienia dowodowe z reguły wynikają z konkretnych przepisów, to jednak można je odtworzyć także z całokształtu uregulowania odpowiedzialności przewoźnika; (2) 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;



UNIwersytet
Zielonogórski

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

(3) użyte w ustawodawstwie określenia odnoszące się do ułatwień dowodowych nie zawsze są adekwatne dla istoty danego rodzaju ułatwienia, przy czym dotyczy to także określenia rodzaju dowodu, jaki musi być przeprowadzony w celu unicestwienia danego ułatwienia (np. obalenia domniemania); (4) na grunt prawa polskiego przenoszone są rozwiązania prawne nie zawsze właściwe z punktu widzenia znanych w prawie polskim ułatwień dowodowych; (5) ułatwienia dowodowe, pomimo ich jednolitego określenia, nie w każdym przypadku mają tożsame znaczenie. Ostatnia teza dotyczy nietypowych funkcji niektórych przyjętych w prawie przewozowym ułatwień w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu.

Recenzowana praca została napisana dobrym językiem, obrazującym umiejętność prowadzenia badań. Wysoko oceniam dobór tematu rozprawy. Jest to temat doniosły praktycznie, trudny teoretycznie i nie sposób kwestionować, że nadaje się na temat pracy doktorskiej. Podjęcie przez Autorkę problematyki dotyczącej ułatwień dowodowych w zakresie odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym było uzasadnione z uwagi na podnoszone wątpliwości, przede wszystkim o charakterze interpretacyjnym.

Pozytywnie należy ocenić także obrane przez Autorkę recenzowanej rozprawy metody badawcze. Wśród nich wyróżnia się przede wszystkim metodę formalno – dogmatyczną opierającą się na wykładni tekstów prawnych wraz z wykorzystaniem dorobku nauki prawa oraz orzecznictwa sądowego. Nadto, Doktorantka w ramach swej rozprawy zastosowała również metodę historycznoprawną, której przedmiotem jest prawo obowiązujące w przeszłości, mającą także na celu dostrzeżenie ewolucji instytucji prawnych w czasie, przy uwzględnieniu kontekstu społecznego i kulturowego. Autorka w swych rozważaniach posłużyła się również metodą prawnoporównawczą, mającą istotne znaczenie nie tylko dla właściwej wykładni przepisów regulujących umowę przewozu ze względu na wzajemnie przenikanie się regulacji krajowych i międzynarodowych, lecz także dla zbadania relacji pomiędzy różnymi systemami prawnymi – w odniesieniu do przepisów krajowych i regulacji międzynarodowych (konwencyjnych). Doktorantka sprawnie posługuje się stosowanymi metodami badawczymi.

Recenzowana rozprawa doktorska składa się z siedmiu rozdziałów, tj. *Ułatwienia dowodowe, rodzaje, istota; Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu; Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy, wygaśnięcie roszczenia a ograniczenia dowodowe; Ułatwienia dowodowe dotyczące związku*



przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą; Ułatwienia dowodowe dotyczące niepowstania szkody w czasie przewozu i regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie; Domniemanie wartości przesyłki szczególnego interesu w dostawie; oraz Pozostałe domniemania dowodowe. Cel badawczy pracy wynika ze Wstępu opracowania.

Przedmiotem Rozdziału I jest omówienie istoty poszczególnych konstrukcji ułatwień dowodowych (domniemania, uprawdopodobnienia, fikcji prawnej, dowodu *prima facie*).

W Rozdziale II Autorka omawia ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu (m.in. art. 781 § 2 KC, art. 9 CMR, art. 12 § 1 CIM, art. 11 konwencji montrealskiej, art. 131 § 2 KM, art. 3 ust. 3 i 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 2 i 3 oraz art. 13 ust. 4 CMNI).

Przedmiotem Rozdziału III są ułatwienia dowodowe odnoszące się do stanu przesyłki wydawanej odbiorcy (art. 791 KC, art. 76 Prawa przewozowego, art. 30 ust. 3 CMR, art. 47 CIM, art. 26 konwencji warszawskiej, art. 31 konwencji montrealskiej, art. 3 ust. 6 konwencji o konosamentach, art. 23 ust. 5 CMNI).

Rozdział IV Doktorantka poświęca ułatwieniom dowodowym dotyczącym istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą (tzw. szczególne okoliczności zwalniające – art. 65 ust. 4 Prawa przewozowego, art. 18 ust. 2 CMR, art. 38 § 2 CIM, art. 18 ust. 2 CMNI).

W Rozdziale V omówione zostały domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu (art. 66 Prawa przewozowego, art. 12 ust. 3 CMNI) oraz regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie (art. 788 § 2 KC, art. 67 ust. 1 Prawa przewozowego, art. 31 § 1–5 CIM, art. 19 ust. 4 CMNI).

Rozdział VI recenzowanej rozprawy dotyczy ułatwień dowodowych, wynikających z deklaracji wartości przesyłki i „szczególnego interesu w dostawie”.

Rozdział VII poświęcony jest pozostałym ułatwieniom dowodowym (m.in. związanym z zaginięciem przesyłki).



UNIWERSYTET
ZIELONOGÓRSKI

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

II. Główne tezy rozprawy oraz wybrane tezy szczegółowe

Zgodnie z art. 187 ust. 1-2, art. 190 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.), rozprawa doktorska, przygotowana pod opieką promotora lub promotorów albo przez promotora i promotora pomocniczego, winna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, oryginalne rozwiązanie w zakresie zastosowania wyników własnych badań naukowych w sferze gospodarczej lub społecznej. Powinna także prezentować ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia przez niego pracy naukowej. Z przytoczonego przepisu wynika, że rozprawa doktorska poza przedstawieniem ogólnej wiedzy teoretycznej Kandydatki powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego.

Podstawowy, wskazany przez Doktorantkę problem badawczy recenzowanej rozprawy sprowadza się do weryfikacji zasadniczych tez badawczych, tj. że: (1) 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), a przyjęte ułatwienia dowodowe pozostają niekiedy w stosunku do siebie w swoistym zbiegu (konflikcie), przy czym co prawda poszczególne ułatwienia dowodowe z reguły wynikają z konkretnych przepisów, to jednak można je odtworzyć również z całokształtu uregulowania odpowiedzialności przewoźnika; (2) 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; (3) użyte w ustawodawstwie określenia odnoszące się do ułatwień dowodowych nie zawsze są adekwatne dla istoty danego rodzaju ułatwienia, przy czym dotyczy to także określenia rodzaju dowodu, jaki musi być przeprowadzony w celu unicestwienia danego ułatwienia (np. obalenia domniemania); (4) na grunt prawa polskiego przenoszone są rozwiązania prawne nie zawsze właściwe z punktu widzenia znanych w prawie polskim ułatwień dowodowych; (5) ułatwienia dowodowe, pomimo ich jednolitego określenia, nie w każdym przypadku mają tożsame znaczenie. Ostatnia teza dotyczy nietypowych funkcji niektórych przyjętych w prawie przewozowym ułatwień w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu. W recenzowanej rozprawie idzie więc szczegółową analizę przepisów zawierających ułatwienia dowodowe, zawartych w tytule XXV



UNIwersytet
ZIELONOGÓRSKI

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

Umowa przewozu (art. 774-793) Kodeksu cywilnego, oraz w przepisach szczególnych regulujących umowę przewozu, zawartych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe oraz w przepisach art. 103-187 Kodeksu morskiego. Oczywiście przy uwzględnieniu regulacji o charakterze międzynarodowym, dotyczących przewozów samochodowych (CMR), kolejowych (CIM), lotniczych (konwencja montrealaska, konwencja warszawska), morskich (konwencja o konosamentach) i w żegludze śródlądowej (CMNI). Autorka podjęła się nie tylko próby udzielenia odpowiedzi na pytanie, jakie w istocie zawarte są w nich konstrukcje prawne – domniemanie prawne, uprawdopodobnienie, fikcja prawna, czy dowód *prima facie*, lecz także ustalenia, czy właściwe byłoby użycie konstrukcji domniemań prawnych w odniesieniu do sytuacji, w których prawo polskie przewiduje skutki dalej idące, tj. wygaśnięcie roszczenia (art. 76 Prawa przewozowego).

Tezy pracy i cel badawczy określony został zasadniczo prawidłowo. Problem badawczy rysuje się w recenzowanej pracy wyraźnie. Wnioski podsumowujące rozważania przedstawione przez Autorkę w końcowych częściach każdego rozdziału oraz w *Podsumowaniu i wnioskach de lege ferenda* stanowią sensowne podsumowanie i uzasadnienie prowadzonych wcześniej rozważań. Dodatkowo aktualność tematu i pionierski charakter opracowania w pełni uzasadniają postawione przez Autorkę cele badawcze i tezy rozprawy. Wydaje się, że temat rozprawy został wyczerpany w zasadniczym jego ujęciu. Znacząca wydaje się też wiedza Doktorantki, którą można dostrzec na podstawie analizy recenzowanej rozprawy. Doktorantka wykazała się dobrą znajomością problematyki, której zdecydowała się poświęcić dysertację oraz wystarczającą wiedzą z zakresu cywilistyki.

Przechodząc kolejno do uwag szczegółowych dotyczących przedmiotowej rozprawy doktorskiej w pierwszej kolejności dostrzec należy, iż Doktorantka dokonując ogólnych rozważań w pierwszej części pracy omawia istotę poszczególnych ułatwień dowodowych w świetle współczesnej teorii prawa. Doktorantka trafnie wskazuje na wyodrębnienie dwóch grup reguł dowodowych w oparciu o to, w jaki sposób ustalone zostają fakty w postępowaniu cywilnym – czy to w postaci twierdzenia o faktach na podstawie innych faktów, czy też przy zastosowaniu innych metod. Pierwszą z tych grup stanowią w szczególności domniemanie prawne, faktyczne oraz dowód *prima facie*, który jest stosowany głównie w sytuacjach, gdy ustawa pozwala na ograniczenie dowodzenia do wykazania prawdopodobieństwa wystąpienia określonego zdarzenia. Drugą grupę reguł dowodowych stanowi m.in. uprawdopodobnienie.

Co istotne, Doktorantka w swej dysertacji zauważa, iż zarówno w literaturze przedmiotu, jak i orzecznictwie nie ma jednoznacznych kryteriów pozwalających na odróżnienie dowodu *prima facie* od domniemania faktycznego. Zarówno domniemanie faktyczne, jak i dowód *prima facie* nie przenoszą ciężaru dowodu, przy czym za pomocą domniemania faktycznego można udowodnić wszystkie twierdzenia, których prawdziwości nie można bezpośrednio wykazać, natomiast za pomocą dowodu *prima facie* można udowodnić niektóre twierdzenia, np. związek przyczynowy. Dowód *prima facie* jest powoływany również w tekstach międzynarodowych konwencji przewozowych. W prawie przewozowym jest on ułatwieniem dowodowym, które prowadzi do wzmocnienia mocy dowodowej dokumentu przewozowego, w szczególności listu przewozowego.

Kolejne dwie części pracy (Rozdział II i III) to ciekawe analizy dotyczące ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki z perspektywy przyjęcia jej do przewozu (Rozdział II) oraz jej wydania odbiorcy (Rozdział III).

W praktyce transportu towaru niezwykle istotne znaczenie ma to, czy utrata, ubytek lub uszkodzenie towaru nastąpiło w trakcie przewozu, czy też przed jego przyjęciem do przewozu, przez co jednym z podstawowych problemów osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu ubytku lub uszkodzenia towaru jest ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za szkodę. Co prawda w procesie tym ważną rolę dowodową odgrywają dokumenty przewozowe, w szczególności listy przewozowe, tym niemniej jednak niezwykle istotne pozostaje moment wydania przesyłki odbiorcy wywołujący powstanie domniemań prawych (w tym: domniemanie otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym; dostarczenia towaru w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym; odbioru ładunku zgodnie z treścią konosamentu; wydania towarów przez przewoźnika tak, jak są one opisane w konosamencie; dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania go do przewozu) oraz domniemań faktycznych (przede wszystkim domniemanie należytego wykonania umowy przewozu).

Dla odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika istotne znaczenie ma ustalenie stanu towaru w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu uregulowane są jako domniemania prawne materialne (art. 781 § 2 KC, art. 9 ust. 2 CMR, art. 131 § 2 KM, art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3 oraz 12 ust. 2–3 CMNI), odwołanie do szczególnej mocy



UNIWERSYTET
ZIELONOGÓRSKI

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

dowodowej listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego (art. 131 § 1 KM) albo dowód *prima facie* (art. 9 ust. 1 CMR, art. 12 § 1–3 CIM, art. 11 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej, art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej, art. 11 ust. 3 CMNI), przy czym – jak zauważa Kandydatka – odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego z art. 47 ust. 3 zd. 1 Prawa przewozowego w odróżnieniu od art. 131 § 1 KM, nie stanowi ułatwienia dowodowego dotyczącego stanu przesyłki, z uwagi na odmienny zakres tych regulacji (art. 47 ust. 3 zd. 1 Prawa przewozowego odnosi się do zawarcia umowy przewozu, zaś art. 131 § 1 KM – do przyjęcia ładunku oznaczonego w konosamencie). Należy zgodzić się z twierdzeniem Doktorantki, iż przyczyną takiego stanu jest postrzeganie przez ustawodawcę wydania towaru do przewozu jako elementu wykonania umowy przewozu, a nie jako czynność związaną z jej zawarciem.

Bardzo istotnym i ciekawie prowadzonym w recenzowanej rozprawie jest wywód zmierzający do ustalenia roli ułatwień dowodowych oraz ich istoty, która wiąże się z określeniem w czym interesie dane mechanizmy (konstrukcje) wprowadzono. W szczególności chodzi o konstrukcje sprowadzające się w zasadzie albo do rozwiązań dalej idących w postaci wygaśnięcia roszczeń (jak w Prawie przewozowym) albo do przyjęcia określonych ograniczeń dowodowych (jak np. w przypadku CMR). Trafnym jest spostrzeżenie Doktorantki, iż w odróżnieniu od ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, przepisy regulujące wydanie przesyłki odbiorcy, oprócz ułatwień dowodowych, zawierają regulacje, które mają charakter materialnoprawny i w związku z tym trudno zaliczyć je do kategorii ułatwień dowodowych.

Natomiast ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy w poszczególnych przepisach polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego związane jest unormowanie dwojakiego rodzaju. Z niektórych regulacji wynika, że w sytuacji, gdy odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń co do stanu wydawanej przesyłki, roszczenie odszkodowawcze związane z jej substancją wygasa (art. 791 § 1 KC, art. 76 Prawa przewozowego, art. 47 § 1 CIM), zaś w innych – problem rozwiązywany jest jedynie na poziomie dochodzenia roszczeń, a regulacja w tym przypadku zawiera albo ułatwienie dowodowe w postaci domniemania prawnego materialnego albo ograniczenie dowodowe albo ograniczenie dochodzenia roszczeń. Należy zgodzić się z wnioskiem Doktorantki, iż konstrukcje te ustanowiono na korzyść przewoźnika, bowiem chronią one jego interes związany z wykazaniem należytego stanu przesyłki wydawanej odbiorcy poprzez przesunięcie ciężaru dowodu faktu przeciwnego na odbiorcę w przypadku domniemania prawnego

W



albo utrudniają lub uniemożliwiają odbiorcy dochodzenie przeciwko niemu roszczeń odszkodowawczych z tym związanych. Odbiór towaru bez zastrzeżeń zasadniczo skutkować będzie powstaniem domniemania prawnego wzruszalnego należytego stanu przesyłki, brak możliwości dochodzenia roszczeń lub wygaśnięcie roszczeń wobec przewoźnika już w momencie odbioru towaru.

Obowiązujące regulacje wymuszają na odbiorcy dochowanie należytej staranności przy odbiorze przesyłki (np. zgłoszenie zastrzeżeń w celu zapobieżenia powstaniu domniemania prawnego należytego stanu przesyłki w momencie jej odbioru lub zachowania roszczenia odszkodowawczego do przewoźnika z tytułu szkody w substancji przesyłki). Nie ulega więc wątpliwości, że unormowanie przewidujące brak możliwości dochodzenia roszczeń (art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej) oraz wygaśnięcie roszczeń (art. 791 § 1 KC, art. 76 Prawa przewozowego, art. 47 § 1 CIM) nadmiernie i niesłusznie faworyzuje przewoźników. Zatem w związku z tym, że obecnie to odbiorca powinien udowodnić, że w momencie odbioru przesyłka nie znajdowała się należyty stan (np. poprzez wspólnie sporządzonego protokołu szkodowego, nagranych filmów, dowodu ze zdjęć, zeznań świadków itp.) – słusznie Doktorantka postuluje pilną zmianę art. 791 KC (w zaproponowanym brzmieniu – str. 151-152 rozprawy) poprzez rezygnację ze skutku przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń w postaci wygaśnięcia wszelkich roszczeń przeciwko przewoźnikowi wynikających z umowy przewozu, na rzecz unormowania na poziomie dowodowym na wzór art. 30 CMR i art. 23 CMNI.

W Rozdziale IV Autorka przedstawia rozważania w zakresie ułatwień dowodowych dotyczących związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. Zasadniczym problemem w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji przesyłki w poszczególnych gałęziach transportu jest tożsamy i koncentruje się wokół tego, kto i jak ma wykazać co znajdowało się w przesyłce, jej ilość i stan. Idzie tu zatem o odpowiedzialność za szkodę w przesyłce, a więc za stan przesyłki, tj. przede wszystkim za jej utratę, ubytek i uszkodzenie.

O ile zgodnie przyjmuje się, iż w Prawie przewozowym i konwencji montrealskiej odpowiedzialność przewoźnika oparta jest na zasadzie ryzyka (obiektywna, niezależna od winy i oceny działań z punktu widzenia należytej staranności), o tyle jednak kontrowersyjne jest twierdzenie, że na gruncie KC, CMR, CIM, konwencji warszawskiej, konwencji o konosamentach, KM i CMNI przewoźnik odpowiada na zasadzie winy domniemanej. Nie sposób nie zgodzić się w tym zakresie z Autorką podzielającą ten pogląd, a to choćby z uwagi na



podwyższony standard staranności przewoźnika jako profesjonalisty. Zaostrzone zasady odpowiedzialności przewoźnika są równoważone przez ułatwienia dowodowe w postaci domniemań prawnych istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą (szczególne okoliczności zwalniające). Jak trafnie zauważa Doktorantka – przewoźnik, aby uwolnić się od odpowiedzialności powinien udowodnić jedną z przyczyn zwalniających ogólnych lub szczególnych oraz odpowiednio udowodnić albo uprawdopodobnić związek pomiędzy tą okolicznością a szkodą. W pełni należy zgodzić się także z twierdzeniem, że regulacja w zakresie ułatwień dowodowych dotyczących związku przyczynowego między okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą jest korzystna dla przewoźnika, zaś domniemania prawne będące źródłem ułatwień dowodowych dotyczących związku przyczynowego pomiędzy tzw. szczególnymi przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności a szkodą, budzą wątpliwości nie tylko w praktyce, ale także doktrynie prawa przewozowego.

Co istotne, przewoźnik może uprawdopodobnić jedynie związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zwalniającą szczególną a powstałą szkodą i nie musi udowadniać związku przyczynowego pomiędzy jedną z tych okoliczności a szkodą. Trafnie Kandydatka zauważa liczne kontrowersje (krytykę) uprzywilejowanej pozycji przewoźnika, z którą nie sposób się nie zgodzić. Dostrzec należy, iż z jednej strony za wystarczające uznaje się uprawdopodobnienie przez przewoźnika związku przyczynowego zachodzącego między zdarzeniem a szkodą, z drugiej zaś strony – poszkodowany musi udowodnić, że szkoda powstała w wyniku innego zdarzenia. Rację ma więc Autorka postulując rezygnację z tego ułatwienia dowodowego.

Przewoźnik w niektórych sytuacjach nie ma możliwości sprawdzenia stanu przesyłki, za którą ponosi odpowiedzialność, przyjmując ją do przewozu, a to ze względu na ich przewóz w zamkniętym środku transportowym, zaplombowanym przez nadawcę pojemniku transportowym (np. kontenerze) lub ładowni statku. Nie może on wówczas dokonać weryfikacji zadeklarowanych przez nadawcę wagi i liczby sztuk przesyłki. W tych przypadkach także widoczna jest uprzywilejowana pozycja przewoźnika, z uwagi na ułatwienia jego sytuacji dowodowej. Zagadnienia te Autorka podejmuje w Rozdziale V, trafnie zauważając, iż odmiennie jak w przypadku art. 67 ust. 1 Prawa przewozowego – w art. 788 § 2 KC, art. 31 § 1 CIM oraz art. 19 ust. 4 CMNI nie wprowadzają ułatwień dowodowych, tylko regulują ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika wskazując za jaką część ubytku masy ponosi on odpowiedzialność. Za interesujący należy uznać postulat Kandydatki uchylecia art. 788 § 1 KC oraz nowelizację

V



UNIWERSYTET
ZIELONOGÓRSKI

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

art. 67 ust. 1 Prawa przewozowego.

W Rozdziale VI Autorka recenzowanej rozprawy prezentuje zagadnienia związane z problematyką wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie. Przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego regulują kwestię ustalania wysokości odszkodowania w sposób odmienny od ogólnych zasad prawa odszkodowawczego.

Odszkodowanie za szkodę w substancji przesyłki ograniczone jest do zwykłej wartości przesyłki (a więc górnej granicy odszkodowania) i obejmuje szkodę bezpośrednio zaistniałą w przesyłce, a nie jej majątkowe następstwa. Wyższe odszkodowanie możliwe jest, jeśli szkoda została spowodowana przez przewoźnika lub osobę, za którą ponosi on odpowiedzialność na skutek winy kwalifikowanej, a przy ustalaniu wysokości odszkodowania bierze się pod uwagę jedynie obiektywną, rynkową wartość rzeczy (przesyłki). Kandydatka w sposób interesujący prezentuje w recenzowanej rozprawie różne (odmienne) kryteria ustalania odszkodowania, które wynikają z poszczególnych aktów prawnych. Doktorantka trafnie przy tym zauważa, że regulacje odnoszące się do deklaracji wartości przesyłki oraz szczególnego interesu w dostawie są instytucjami zbliżonymi pod względem celu, tj. służą zwiększeniu zakresu odpowiedzialności przewoźnika, pozostając jednocześnie korzystnymi dla podmiotu uprawnionego do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych (nadawcy lub odbiorcy towaru – w zależności od tego czy doszło do jego odbioru). W przypadku ich zastosowania osoba uprawniona nie musi wykazywać wysokości szkody, a ciężar dowodowy przerzucony jest na przewoźnika. Ponadto słusznym jest postulat uzupełnienia KC o regulację w przedmiocie deklaracji szczególnego interesu w dostawie, którego uwzględnienie umożliwiłoby dochodzenie odszkodowania za szkody poza substancją przesyłki.

Kandydatka dokonała interesującej analizy także pozostałych ułatwień dowodowych w przedmiocie utraty przesyłki, domniemania istnienia upoważnienia do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu oraz domniemania, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego w przypadku przewozu wykonywanego częściowo drogą inną niż powietrzna. Rozważania w tym zakresie słuszenie ujęte zostały w ostatnim Rozdziale (VII) stanowiącym naturalne dopełnienie wywodów prowadzonych w recenzowanej rozprawie doktorskiej.



UNIwersytet
Zielonogórski

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

Podsumowując należy stwierdzić, że Kandydatka szczegółowo przedstawia temat pracy. Autorka precyzyjnie omawia analizowaną materię, posługując się przy tym również własną, uzasadnioną oceną oraz przedstawia postulaty *de lege ferenda*. Rozprawa pt. „*Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewożeniu rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym*”, przedstawia analizowaną problematykę w sposób oryginalny w kontekście aktualnego stanu publikacji naukowych oraz twórczy poprzez przyjęcie własnej systematyki prezentacji analizy przedmiotowego zagadnienia.

III. Strona formalna rozprawy

Pod względem formalnym recenzowana praca odpowiada przyjętym standardom. Autorka w stopniu wystarczającym opanowała technikę pisania pracy naukowej. Praca opiera się na obszernym materiale źródłowym, w tym ponad 200 pozycjach bibliografii i imponującej bazie orzecznictwa. Bibliografia i przypisy są sporządzone prawidłowo. Nie oznacza to wcale, że dysertacja jest wolna od jakichkolwiek uchybień. Podkreślić należy, iż pod względem graficznym można zwrócić uwagę na pozostawienie na końcu wersu pojedynczych liter, tj. *w, i, z* itd., a nadto w niektórych miejscach występują literówki. Jednak praca przygotowana jest w sposób staranny, a sposób językowego i prawniczego ujęcia prezentowanych myśli oceniam pozytywnie.

IV. Konkluzje

Recenzowana rozprawa doktorska Pani mgr. Małgorzaty Szymczon pt. „*Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewożeniu rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym*” stanowi udaną autorską propozycję rozwiązania niezwykle doniosłego i trudnego problemu naukowego. Recenzowana rozprawa doktorska przedstawia określone zagadnienia naukowe w sposób oryginalny i twórczy oraz, prezentując ogólną wiedzę teoretyczną Kandydatki w dyscyplinie, przyjmuje własną systematykę prezentacji analizy przedmiotowego zagadnienia. W recenzowanej rozprawie można dostrzec – charakterystyczne dla tego etapu rozwoju naukowego – przekonanie o tym, że podejmowane w ramach rozprawy zagadnienia można łatwo rozwiązać.



UNIwersytet
Zielonogórski

KATEDRA PRAWA CYWILNEGO, HANDLOWEGO
I MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO

Instytut Nauk Prawnych
Plac Słowiański 9, 65-417 Zielona Góra

Nie ma to oczywiście wpływu na pozytywną ocenę rozprawy.

Doktorantka wykazała się bardzo dobrą znajomością analizowanych instytucji prawnych oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Uważam, że przedłożona dysertacja spełnia warunki do uzyskania stopnia naukowego doktora przewidziane ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.) i wnoszę o przeprowadzenie dalszych kroków w postępowaniu zmierzającym do nadania stopnia naukowego doktora, w tym dopuszczenie Pani mgr. Małgorzaty Szymuszon do obrony recenzowanej rozprawy.

Prof. UZ dr hab. Rafał Wrzecionek