SEKRETARIAT DZIEKANA
WPiA US
12. 09. 2022
WPŁYNĘŁO

Warszawa, 6 września 2022 roku

Dr hab. Agnieszka Góra- Błaszczykowska,

prof. Akademii Sztuki Wojennej w Warszawie

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Michała Wojdały na temat

„Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów"

Rozprawa doktorska Pana magistra Michała Wojdały pod wyżej podanym tytułem została napisana pod kierownictwem naukowym prof. US dr hab. Kingi Flagi-Gieruszyńskiej oraz dr. Daniela Dąbrowskiego

Pochwalam wybór tematu, gdyż nie został jeszcze monograficznie opisany, jest nowatorski i interesujący.

Rozprawa składa się z pięciu rozdziałów, wstępu, wniosków i streszczenia.

Jako zasadniczy cel rozprawy Doktorant wskazał weryfikację hipotezy, czy przepisy prawa, regulujące problematykę przewozu drogowego towarów, mają wpływ na kształt postępowania dowodowego w procesie, a jeżeli tak –w jakim zakresie. Celami pośrednimi były: określenie istoty dowodu i dowodzenia w procesie cywilnym w celu ustalenia znaczenia fundamentalnych pojęć, występujących w prawie cywilnym procesowym z zakresu problematyki dowodowej, a następnie relacji między nimi. Drugim celem pośrednim było określenie podmiotów postępowania dowodowego w procesach, prowadzonych w związku z realizacją umów przewozu drogowego towarów oraz ich obowiązków i roli w tym postępowaniu. Trzecim - ustalenie pojęcia faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy w przyjętej kategorii sporów. Kolejnym - analiza zagadnień związanych ze zbieraniem materiału dowodowego w sprawach z zakresu przewozu drogowego towarów, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki ciężaru dowodu, dopuszczalności działania przez sąd z urzędu, roli domniemań w omawianej kategorii spraw czy umów dowodowych. Piątym, ostatnim

celem pośrednim, było omówienie dopuszczalności i istotności konkretnych środków dowodowych w przypadku sporów z zakresu przewozu drogowego towarów.

W rozdziale pierwszym rozdział omówiono istotę dowodu i dowodzenia. Dokonano analizy pojęcia „dowód", „środek dowodowy" oraz „źródło dowodowe"; wskazano również różnice pojęciowe i zakresowe między nimi. Doktorant przeanalizował istotę oraz wpływ zasad procesu cywilnego na dowodzenie w sporach z zakresu transportu drogowego towarów, a także istotę dowodzenia i jego definicję.

Doktorant sformułował własne definicje w.w. pojęć (s.35-36): dowód to wszelkie informacje o faktach mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy albo prawdziwości twierdzeń o nich, wprowadzone do procesu poprzez formalne postępowanie dowodowe; źródłem dowodowym jest nośnik tej informacji; środkiem dowodowym jest sposób ich ujawnienia przed sądem.

Analizując zasady postępowania cywilnego Autor rozprawy doszedł do wniosku (s.46-47), że ustawy, zawierające regulacje dotyczące transportu drogowego towarów, raczej nie zawierają przepisów procesowych sensu stricto, nie należy więc mówić o modyfikacji czy ich wpływie na zasady procesowe, ile raczej o wpływie na sposób realizacji tych zasad. Wynika on nie tylko z treści przepisów, dotyczących przewozu jako takiego, ale również z charakteru podmiotowego tych procesów (np. w przypadku przewozu dwustronnie profesjonalnego wpływ mają przepisy o postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych).

Drugi rozdział poświęcono podmiotom postępowania dowodowego w sporach z zakresu transportu drogowego towarów. Najpierw omówiono sąd, zakres jego uprawnień i obowiązków; następnie - pozycję powoda i pozwanego, odnosząc je do pozycji przewoźnika, nadawcy i odbiorcy. Doktorant nakreślił również potencjalne roszczenia, mogące wyniknąć z zawartej umowy przewozu.

Mgr M. Wojdała proponuje (s. 85-86) interpretować art.34 § 2 pkt 2 k.p.c. tak, by uznać ustalone w umowie miejsce rozładunku towaru za miejsce spełnienia świadczenia charakterystycznego dla umowy przewozu. Wynika to jego zdaniem przede wszystkim z art.774 k.c., zgodnie z którym przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia przesyłki, co nosi znamiona umowy rezultatu, a nie starannego działania. Przewóz należy uznać za wykonany, gdy towar zostanie rozładowany. Natomiast z brzmienia art.454 § 1 k.c. wynika, że miejsce spełnienia świadczenia może zostać oznaczone przez strony stosunku

cywilnoprawnego, za miejsce wykonania tego zobowiązania należy uznać miejsce ustalone w umowie, bez względu na faktyczne miejsce rozładowania towaru, o ile nie wynika to z dokonanej przez nadawcę zmiany umowy przewozu.

Omawiając skutki utraty statusu przedsiębiorcy na kwalifikację sprawy jako gospodarczej Doktorant przyjął (s.96), że posiadanie statusu przedsiębiorcy w chwili nawiązywania stosunku cywilnoprawnego (przy jednoczesnym spełnieniu pozostałych przesłanek tj. cywilnego charakteru sprawy oraz zawierania tego stosunku w ramach prowadzonej przez strony działalności gospodarczej) jest wyznacznikiem uznania danej sprawy za sprawę gospodarczą i bez znaczenia pozostaje utrata tego statusu w późniejszym terminie, nawet przed wytoczeniem powództwa

W trzecim rozdziale omówiono przedmiot dowodu w sprawach z zakresu transportu drogowego towarów, dzieląc je na dwie części: pierwszą, dotyczącą zagadnień o charakterze ogólnym, i drugą, szczegółowo odnoszącą się do omawianych spraw. Doktorant opisał rodzaje faktów i twierdzeń istotnych dla ustalenia podstawy faktycznej orzeczenia, a następnie odniósł je do przewozu drogowego towarów. Szczególną uwagę poświęcił faktom, istotnym dla rozstrzygnięcia w sporach z zakresu transportu drogowego towarów, z podziałem na podstawę prawną roszczeń. W ich ramach wyróżniono roszczenia, dochodzone na podstawie przepisów krajowego Prawa przewozowego, Konwencji CMR oraz na zasadach ogólnych, gdy przepisy Prawa przewozowego znajdują marginalne zastosowanie. Autor zwrócił w tym zakresie uwagę na spory, powstałe w związku z naliczaniem kar umownych w przypadkach, w których ani Konwencja CMR, ani Prawo przewozowe nie wyłączają ich stosowania, oraz na sprawy związane z niewykonaniem umowy poprzez np. niepodstawienie środka transportu w wyznaczonym czasie na miejsce załadunku, w których odpowiedzialność kształtuje się na zasadach ogólnych, wyrażonych w art. 471 K.c.

Mgr M. Wojdała, po omówieniu faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy skonkludował (s.181), że regulacje odnoszące się do przewozu drogowego towarów mają kluczowe znaczenie dla przebiegu postępowania dowodowego. To one bowiem świadczą o tym, które fakty mają znaczenie istotne dla rozstrzygnięcia i powinny zostać wykazane przez strony procesu. Spory w omawianej kategorii spraw nierzadko wymykają się prostemu schematowi, polegającemu na wykazaniu szkody, jej wysokości oraz adekwatnego związku przyczynowego, co implikuje konieczność odniesienia się do przepisów szczególnych w znakomitej większości tych spraw.

W rozdziale czwartym przeanalizowano zagadnienia zbierania materiału dowodowego w sprawach z zakresu transportu drogowego towarów. Najpierw skupiono się na ciężarze dowodu z uwzględnieniem sytuacji, w których obowiązek udowodnienia określonych okoliczności spoczywa na stronach zgodnie z regułami ogólnymi. Następnie analizowano kwestie związane z istotą oraz kształtem wniosku dowodowego, z uwzględnieniem jego treści oraz skutkami niewłaściwego sformułowania.

Na s.193 Autor trafnie zauważył, że w praktyce nadal zdarzają się wnioski dowodowe sformułowane w sposób nadzwyczaj ogólny (najczęściej w pozwach), z użyciem wyrażeń np. „wnoszę o przeprowadzenie dowodów wymienionych w pozwie na fakty/okoliczności w nim podniesione". Takie sformułowanie wniosku nie spełnia wymogu przepisu art. 235^1 k.p.c. ani art. 126 §1 pkt 5 k.p.c. Przewodniczący składu orzekającego w tego typu sytuacjach powinien wezwać strony do uzupełnienia braku formalnego poprzez wyraźne wskazanie faktów, które mają być udowodnione poszczególnymi środkami dowodowymi. Według Doktoranta problem nie leży zatem w konstrukcji przepisu, lecz w postawie sędziów, którzy dopuszczają niedoprecyzowane wnioski dowodowe bez wskazania tez dowodowych, co może prowadzić do problemów w zakresie właściwej oceny przydatności danego dowodu dla rozstrzygnięcia sprawy.

Następnie Autor rozważył możliwość inicjatywy dowodowej sądu oraz zbadał istotę domniemań w prawie cywilnym, ukierunkowując te analizy na regulacje, związane z transportem. Zasadny jest jego wniosek (s.199-200), że w omawianych sprawach zakres możliwej interwencji sądu powinien być jeszcze węższy, niż w innych. Wynika to przede wszystkim z „modelowego" układu podmiotowego stron umowy przewozu (przewoźnik powinien być przedsiębiorcą). W praktyce sądowej najczęściej do sporu dochodzi na tle stosunku prawnego dwustronnie profesjonalnego. Konsekwencją tej sytuacji powinno być stawianie stronom umowy przewozu wyższych wymogów w zakresie należytej staranności w dbałości o własne sprawy, co znajduje wyraz wprost w art. 355 §2 K.c., zgodnie z którym należytą staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności.

Ciężar dowodu oraz zakres faktów istotnych dla rozstrzygnięcia, a także środki dowodowe, którymi należy wykazać określone roszczenie, najczęściej wynikają z przepisów bezwzględnie wiążących, regulujących kwestie dotyczące danego rodzaju przewozu wewnętrznego (tj. z Prawa przewozowego albo Konwencji CMR). Uwzględnienie zatem

zawodowego charakteru działalności, prowadzonej przez daną stronę sporu, powinno skutkować przyjęciem, że podmiot ten powinien być świadomy zarówno środków dowodowych, którymi powinien się posłużyć w celu wykazania zasadności swojego roszczenia, jak i faktów, które jest zobowiązany udowodnić. Powinno mieć to szczególne znaczenie w przypadku oceny zaniedbań przewoźnika w zakresie przedstawienia właściwych środków dowodowych, uregulowanych w przepisach, dotyczących przewozu drogowego towarów. Od przewoźnika, jako podmiotu profesjonalnego, należy oczekiwać nie tylko podwyższonej staranności w ogóle, ale przede wszystkim w zakresie wykonywanej przez niego działalności, co znajduje wyraz również w znajomości przepisów gałęzi gospodarki, w ramach której przewoźnik prowadzi działalność.

Doktorant sformułował tezę o istnieniu domniemania niewzruszalnego w jednym z omawianych przypadków, wbrew powszechnemu poglądowi, że takowe w polskim prawie cywilnym w zasadzie nie istnieją. Chodzi o domniemanie z przepisu art. 52 Prawa przewozowego, znajdującego zastosowanie również w sytuacji, w której przewoźnik wie, gdzie znajduje się towar, ale z bliżej nieokreślonych przyczyn nie chce go wydać odbiorcy. Przewoźnik nie może obalić domniemania z przywołanego przepisu, nawet dowodząc, że on sam jest w posiadaniu przesyłki i dokumentując jej położenie. W konsekwencji domniemanie to jest niewzruszalne (na s.209-210).

Autor opisał też zagadnienia postanowień dowodowych, wpływ planu rozprawy na dowodzenie oraz regulację umów dowodowych w postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych z uwzględnieniem specyfiki sporów transportowych.

Mgr M. Wojdała podsumował (s.240-241), że w zakresie zbierania materiału dowodowego w sprawach z zakresu przewozu drogowego rzeczy, przepisy szczególne odgrywają niebagatelną rolę. W określonych sytuacjach przewidują one odwrócenie ciężaru dowodu, co znacząco wpływa na przebieg postępowania dowodowego. Niezwykle istotną rolę odgrywają domniemania prawne, uregulowane w tych przepisach. Ponadto niektóre przepisy z zakresu przewozu drogowego są skonstruowane w ten sposób, że realizują regułę dowodzenia odpowiadającą dowodowi prima facie. Możliwe jest zawieranie umów dowodowych w tych sprawach, aczkolwiek z uwagi na formę pisemną, zastrzeżoną dla takiej umowy ad solemnitatem, nie będą one miały powszechnego zastosowania. Ze względu na zazwyczaj występującą relację między dwoma przedsiębiorcami (profesjonalistami) działanie

przez sąd z urzędu w zakresie inicjatywy dowodowej powinno być ograniczone do sytuacji absolutnie wyjątkowych.

W piątym rozdziale omówiono poszczególne środki dowodowe, stosowane w sporach z zakresu umów przewozu drogowego towarów. Doktorant zastrzegł, że w pewnych warunkach przepisy, regulujące przewóz drogowy towarów, mogą przewidywać ograniczenie możliwości posłużenia się dowolnym środkiem dowodowym w celu wykazania określonych faktów prawotwórczych. Autor analizował zarówno przepisy prawa procesowego, jak i materialnego, regulujące problematykę przewozową i wyznaczające fakty istotne dla rozstrzygnięcia w tym zakresie.

Najobszerniejsze uwagi poświęcono dowodowi z dokumentu, ponieważ w przepisach Prawa przewozowego oraz Konwencji CMR położono duży nacisk na konkretne dokumenty, które następnie omówiono w odniesieniu do sporów transportowych. W szczególności dotyczy to dokumentu umowy przewozu, listu przewozowego (wraz z innymi dokumentami transportowymi), a także dokumentów, stanowiących podstawę ustalenia wysokości odszkodowania należnego podmiotowi uprawnionemu w związku z ubytkiem lub uszkodzeniem przesyłki (w tym wszelkich protokołów szkodowych, faktur (rachunków), cenników oraz opinii rzeczoznawcy). Następnie omówiono dowody ze źródeł osobowych, tj. zeznania świadków i wyjaśnienia stron procesu. Sporo uwagi poświęcono przygotowaniom świadka do zeznania oraz sformułowano wnioski de lege ferenda odnośnie do dopuszczalnego obecnie dowodu z pisemnego przesłuchania świadka. Omówiono też dowód z opinii biegłych, podkreślając jego istotne znaczenie w omawianych sporach.

Po analizie art.80 prawa przewozowego Doktorant uznał (s.282), że regulacja prawa przewozowego odnośnie do sposobu ustalenia wysokości odszkodowania jest zbyt sztywna. Z pozoru konstrukcja przepisu, nakazująca korzystać z określonych środków dowodowych w konkretnej kolejności, może być wygodna z punktu widzenia gromadzenia, a także oceny materiału dowodowego. Jednak ustawodawca zakreślił sędziom dość szerokie ramy przy ocenie materiału dowodowego, ustanawiając zasadę swobodnej oceny dowodów. Zdaniem Autora bardziej właściwa wydaje się konstrukcja, przewidziana w Konwencji CMR, gdzie zostały zakreślone kryteria ustalenia wysokości szkody, natomiast w zakresie środków dowodowych, jakimi należy posłużyć się dla ich wykazania, pozostawiono inicjatywę stronom, bez zbędnego wiązania ich w tej kwestii przepisami prawa.

W podsumowaniu rozdziału (s.315-316) mgr M. Wojdała skonkludował, że przepisy regulujące przewóz drogowy towarów mają podstawowe znaczenie dla określenia środków dowodowych, którymi strona sporu może udowodnić zaistnienie pewnych faktów oraz twierdzenia o nich. W wielu przypadkach przepisy te są sformułowane szeroko, co pozwala na posłużenie się wszystkimi dopuszczalnymi środkami dowodowymi. W niektórych sytuacjach jednak prawodawca bądź to określił kryteria, którymi powinna kierować się strona w celu wykazania np. wysokości należnego uprawnionemu odszkodowania, bądź wprost wskazał na konieczność posłużenia się konkretnymi środkami dowodowymi. Istniejące w omawianych sprawach ograniczenia dowodowe mogą wynikać wprost z tych przepisów (np. art. 80 ust. 1 P.p.), lub mogą być sformułowane wprost (art. 30 ust. 2 CMR). Gdy strony sporu mogą posługiwać się wszelkimi środkami dowodowymi, praktycznie przydatne są dokumenty, opinie biegłych oraz wszelkie nagrania video, które mogą wpłynąć korzystnie nie tylko na ustalenie przebiegu zdarzenia powodującego szkodę, ale również znacząco przyczynić się do sprawności postępowania. Jednoznacznie negatywnie Doktorant ocenił możliwość przeprowadzenia dowodu z pisemnych zeznań świadka oraz sformułował postulat de lege ferenda o uchylenie przepisu art. 271^1 K.p.c.

We wnioskach dysertacji Doktorant zawarł konkluzję, iż przepisy prawa, regulujące problematykę przewozu drogowego towarów mają istotny wpływ na dowodzenie w sprawach z zakresu drogowego towarów: przepisy materialnoprawne określają fakty istotne dla rozstrzygnięcia. W znacznym zakresie ich wpływ jest regulowany przez istnienie przepisów o charakterze materialno-procesowym, które z jednej strony określają prawa i obowiązki stron stosunku prawnego, a z drugiej – stanowią wyznacznik, adresowany do organu procesowego, co do sposobu podjęcia określonej decyzji procesowej. Do nich zakwalifikować należy np. określenie środków dowodowych, którymi może lub wręcz powinna posłużyć się strona w celu udowodnienia swoich twierdzeń. Przepisy procesowe, adresowane do organu rozpoznającego sprawę, określają sposób podejmowania decyzji procesowych. Wyrażają się one w domniemaniach, które nadają kierunek i kształt postępowania dowodowego, ale także w określonych zakazach dowodowych, np. z art. 30 ust. 2 CMR, czy w limitach zasądzanego przez ten organ odszkodowania (art. 23 ust. 3 i 5 CMR). Istnienie wszystkich tych grup przepisów w ramach regulacji, odnoszących się do przewozu drogowego towarów sprawia, że wydanie przez sąd prawidłowego rozstrzygnięcia w omawianej kategorii spraw nie może ograniczyć się, również z procesowego punktu widzenia, wyłącznie do przepisów Kodeksu

postępowania cywilnego i koniecznie jest stosowanie również przepisów szczególnych, odnoszących się do przewozu.

Moim zdaniem recenzowana rozprawa jest na bardzo wysokim poziomie merytorycznym. Autor sprawnie i interesująco dobrał i zaprezentował poszczególne zagadnienia, wywody są jasne i zrozumiałe, wnioski logicznie wynikają z poprzedzających je analiz. Z punktu widzenia praktycznego, warte rozważenia są również postulaty zawarte w rozprawie.

Układ treści oraz struktura pracy jest prawidłowa; rozprawa jest napisana bardzo dobrym językiem, styl pisania jest wyrobiony. Powołana literatura liczy 227 pozycji; jej dobór oraz sposób wykorzystania świadczy o należytym naukowym przygotowaniu i wyrobionym warsztacie Doktoranta.

Moim zdaniem rozprawa doktorska mgr Michała Wojdały na temat „Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów" stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego i w pełni odpowiada warunkom, określonym w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595 ze zm.) w zw. z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz. 1669). Może ona stanowić podstawę do nadania Autorowi stopnia naukowego doktora nauk prawnych.

Recenzowana dysertacja wykazała bardzo dużą wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie nauki prawne oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, dlatego składam wniosek o rozważenie możliwości jej wyróżnienia.

Agnieszka Góra- Błaszczykowska