

Wpł. 4.08.2023  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu  
Wydział Prawa i Administracji  
ul. Władysława Bojarskiego 3, 87-100 Toruń  
tel. 566114122  
(1961)

*perato*  
*delo*  
Przewodniczący  
Rady Dyscypliny Nauki Prawne  
Katowice, 26 czerwca 2023 r., prof. Ukiy

Dr hab. Leszek Ogiegło  
em. prof. Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach  
Katedra Prawa Cywilnego i Prawa  
Prywatnego Międzynarodowego,  
prof. WSFiP w Bielsku - Białej

## RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr. Patryka Cioka

Pt. *Odpowiedzialność przewoźnika w unimodalnym i multimodalnym przewozie towarów*  
opracowana

na życzenie Rady Dyscypliny Naukowej Nauki Prawne Wydziału Prawa i Administracji  
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu

### 1. Uwagi wstępne

Obecnie recenzowana rozprawa jest drugą wersją dysertacji, zatytułowanej „Odpowiedzialność przewoźnika w unimodalnym i multimodalnym przewozie towarów”, którą w jej pierwszej wersji uznałem za wymagającą poprawek i uzupełnień, jak również dokonania pewnych zabiegów zmierzających do przemodelowania konstrukcji i fragmentów tekstu. W swojej pierwszej recenzji zawarłem szereg sugestii, które Doktorant moim zdaniem powinien wziąć pod uwagę. Z zadowoleniem stwierdzam, że Doktorant bardzo poważnie potraktował moje krytyczne uwagi i dołożył wielu starań, aby aktualna wersja była wolna od wcześniej wytkniętych usterek.

W celu osiągnięcia jasnego obrazu w oglądzie zmiany mojego stanowiska co do oceny dysertacji mgr. Patryka Cioka postaram się wykorzystać wcześniejszy schemat moich rozważań recenzyjnych.

### 2. Wybór tematu rozprawy. Tytuł rozprawy.

Oczywiście nie uległa zmianie diagnoza, że problematyka odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie przesyłek zajmuje ważne miejsce w praktyce obrotu cywilnoprawnego, a w tym

obrotu międzynarodowego. Dowodzą tego liczne orzeczenia sądów oraz arbitraży gospodarczych (scil. sądów polubownych), rozstrzygające konflikty powstające w tym zakresie, a przecież nie wszystko to co jest udziałem podmiotów prawa trafia na wokandę sądową. Wysoka ranga tej problematyki w praktyce gospodarczej nadal nie znajduje, odpowiadającego tej wysokiej pozycji gospodarczej, odzwierciedlenia w zainteresowaniu polskiej doktryny prawniczej. W konsekwencji powinien cieszyć każdy przejaw prób badawczych w tym zakresie. W tym badania podjęte przez Doktoranta.

Autor ocenianej rozprawy podjął się zbadania cywilnoprawnej problematyki odpowiedzialności przewoźnika na tle przewozów towarowych. Rozprawa jest próbą kompleksowego opracowania prawnych i prawniczych kwestii związanych z ustaleniem odpowiedzialności przewoźnika w ramach poszczególnych gałęzi transportu w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Osobno Autor zajmuje się zagadnieniami odpowiedzialności w krajowych i międzynarodowych przewozach multimodalnych. Ramy dla przyjętego w rozprawie tematu badawczego są wytyczone szeroko.

Autor pozytywnie odniósł się do sugestii wyłączenia z rozważań problematyki ubezpieczeń transportowych. Wyłączając z zakresu badań zagadnienia ubezpieczeń transportowych uzyskał większą zwartość merytoryczną prowadzonych rozważań.

Oczywiście nie zmieniam zdania co do trafności wyboru problematyki odpowiedzialności cywilnej w prawie przewozowym w zakresie transportu towarów (przesyłek, ładunków, rzeczy, etc.).

Tytuł rozprawy jest sformułowany szeroko. Z tym, że przyjęty przez Doktoranta tytuł dysertacji, zostaje następnie uszczegółowiony w „Uwagach wstępnych”. Tego rodzaju podejście uważam za rozsądne i w pełni je akceptuję.

### **3. Zastosowana metoda badawcza.**

Zgodnie z deklaracją Autora, podstawową metodą badawczą stosowaną w dysertacji jest metoda dogmatyczna (scil. metoda logiczno-językowa). Zastosowanie tej metody jest, w jakimś sensie, oczywiste, jeśli wziąć pod uwagę, że badaniami objęto obowiązujące normy prawa cywilnego i ich doktrynalną oraz sądową interpretację. Doktorant mniej lub bardziej świadomie zrezygnował z podejścia empirycznego i nadał swoim rozważaniom teoretyczny charakter. Była to, jak sądzę, decyzja trafna.

Doktorant zapowiada również wykorzystanie metody prawno-porównawczej, oraz historyczno-prawnej. W porównaniu do pierwszej wersji rozprawy metody te zostały obecnie wykorzystane w stopniu zadowalającym.

#### 4. Ujęcie tematu i układ pracy.

Cel pracy i sposób ujęcia tematu wyjaśnia Doktorant w Uwagach wstępnych. „*Celem dysertacji – jak pisze Autor, s. 12 – jest podjęcie badań dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika ładunkowego. Badania w tym zakresie obejmują przede wszystkim analizę podstawowych i najistotniejszych w praktyce mechanizmów tego rodzaju odpowiedzialności cywilnej, przy uwzględnieniu dorobku doktryny oraz orzecznictwa polskiego i zagranicznego.(...)*”. Doktorant zapowiada, że pracy będzie zajmował się pluralizmem rozwiązań prawnych przyjętych w poszczególnych gałęziach transportu i porównując owe różnice zarówno w prawie krajowym, jak i międzynarodowym, oraz że podejmie rozważania nad możliwością ujednoczenia unormowania zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika ładunkowego. Autor wyjaśnia również, które kwestie zostały wyłączone z obszaru badawczego (np. przewozy konne, kosmiczne, pocztowe, kurierskie) i pisze dlaczego należało je wyłączyć. Przyjęte ograniczenie obszaru badań uznaje za trafne.

Rozprawa jest dość obszerna. Praca liczy aktualnie, po wyłączeniu z niej rozważań o ubezpieczeniach transportowych, w sumie 444 strony. W tych ramach Doktorant zdołał pomieścić bogatą problematykę odpowiedzialności przewoźnika/przewoźników. Materia dysertacji została ujęta w ramach ośmiu wewnątrznie rozbudowanych, rozdziałów. Za szczególnie interesujący uważam rozdział ósmy (poświęcony ocenie regulacji odpowiedzialności przewoźnika i postulatom *de lege ferenda*). Całość rozważań poprzedzają „Uwagi wstępne” a zamykają „Uwagi końcowe”.

**Rozdział pierwszy** (*Regulacje normatywne odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika towarowego w zakresie poszczególnych rodzajów przewozów, s. 17 - 50*) zawiera rozważania poświęcone źródłom prawa w zakresie odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika międzynarodowego w ramach różnych gałęzi przewozu (przewoźnika morskiego, kolejowego, drogowego, lotniczego oraz wodno- śródlądowego). W drugiej części tego rozdziału rozważania Doktoranta obejmują źródła prawa polskiego, a więc regulację kodeksu cywilnego oraz regulacje obowiązujące w poszczególnych gałęziach transportu. Specjalny fragment tej części rozdziału pierwszego poświęcony jest regulacji odpowiedzialności przewoźnika świadczącego usługi kurierskie. Dokonany w rozprawie przegląd źródeł prawa służy jedynie ogólnemu ukazaniu pluralizmu źródeł krajowych i międzynarodowych w dziedzinie transportu przewozowego. Następnie, w **rozdziale drugim** (*Przesłanki odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika w prawie międzynarodowym i w prawie polskim, s. 51 – 150*) Doktorant rozpoczyna rozważania od ogólnej charakterystyki szkody jako podstawowej przesłanki odpowiedzialności przewoźnika towarowego. Określone w różnych aktach normatywnych rodzaje szkód Doktorant dzieli na trzy

podstawowe kategorie: 1) szkody związane z przewożonym towarem; 2) szkody związane z opóźnieniem w dostarczeniu towaru; 3) inne szkody objęte zakresem regulacji odpowiedzialności przewoźnika przesyłek. Na marginesie należy zauważyć, że w prawie przewozowym w związku z pluralizmem źródeł prawa w prawie międzynarodowym i krajowym występuje zróżnicowana terminologia i takie terminy, jak: „przesyłka”; „towar”; „ładunek” są praktycznie terminami synonimicznymi. Stąd nie powinno dziwić, że Doktorant używa ich zamiennie.

Wśród szkód związanych z przewożonym towarem Autor odróżnia całkowitą lub częściową utratę przesyłki oraz jej uszkodzenie. Na początek przedstawia informację o różnych aktach normatywnych (międzynarodowych i krajowych), w których ta problematyka jest uregulowana. Zwraca uwagę na różnice terminologiczne, które nie mają większego wpływu na merytoryczną stronę pojęcia szkody w odniesieniu do szkód w przesyłkach. Analiza przepisów w tym zakresie jest szczegółowa i przekonująca.

Następnie Autor zastanawia się nad szkodą związaną z opóźnieniem w dostawie towaru. Przedmiotem analiz jest materia zawarta w wyżej zebranych zbiorach aktów prawnych. Autor stwierdza, że regulacje odnoszące się do opóźnienia w przewozie są zróżnicowane, chociaż przeważa w nich uznanie ocenego charakteru opóźnienia w przypadku braku precyzyjnego określenia terminu dostawy. Uwagi Autora na ten temat można uznać za wystarczające.

Kolejny ustęp rozdziału drugiego zajmuje się odpowiedzialnością przewoźnika z innych tytułów niż za szkodę w ładunku i za szkodę spowodowaną opóźnieniem w jego dostarczeniu. Te inne szkody stanowiące przesłankę odpowiedzialności przewoźnika dotyczą ubocznych obowiązków związanych z realizacją przewozu. Obowiązkiem tego rodzaju – jak pisze Autor – jest piecza nad dokumentami przewozowymi. W poszczególnych aktach normatywnych przewidziano specjalne roszczenia w tym zakresie. Przy czym w niektórych regulacjach tego rodzaju unormowań brak. Rozważania w tym zakresie są zwarte, ale zadowalająco przedstawiają wszystkie najważniejsze problemy.

**Ustęp 2.** tego rozdziału Doktorant poświęcił związkowi przyczynowemu i związkowi czasowemu jako przesłankom odpowiedzialności przewoźnika. W związku z tym, że w międzynarodowych regulacjach przyjmuje się odmienne ujęcia związku przyczynowego od ujęcia w kodeksie cywilnym Autor przyznaje kluczowe znaczenie czasowemu związkowi ze szkodą z zastrzeżeniem, że w poszczególnych unormowaniach różnie określa się momenty krańcowe czasu trwania przewozu lub czasu pozostawiania przesyłki w gestii przewoźnika. Doktorant szczegółowo rozważa kwestię związku czasowego z odpowiedzialnością przewoźnika na tle wielu unormowań niuansując zarówno podobieństwa, jak i odmienności w redakcjach tej kwestii. Pozytywnie należy ocenić przeprowadzone rozumowanie w tym zakresie.

W **ust. 3.** rozdziału drugiego Doktorant rozważa zasadę odpowiedzialności przewoźnika w ogóle, a w szczególności znaczenie zasady winy. Jest to płaszczyzna, na której pojawiają się w różnych unormowaniach odmienne zasady: poczynając od zasady ryzyka, poprzez zasadę winy do zasady domniemania winy. Pierwszy rzut oka na poszczególne regulacje gałęziowe stwarza wrażenie, że w tak ujętych ramach regulacyjnych wszystko jest jasne. Dopiero zderzenie ze sobą tych różnych unormowań ukazuje złożoność materii. Pomijam w tym momencie istniejące w literaturze teoretyczne koncepcje winy i ryzyka. Ze szczegółami występujących w krajowym i międzynarodowym prawie przewozowym unormowań zasad odpowiedzialności przewoźnika zapoznaje nas Doktorant.

Czynności zmierzające do zabezpieczenia możliwości dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi jako przesłanka jego odpowiedzialności (**ust. 4.**) stanowią przedmiot dociekań w tym fragmencie rozprawy. Doktorant przedstawia to zagadnienie - tak jak wcześniej inne zagadnienia - na tle porównawczym z wystarczającą precyzją.

Treścią **ust. 5.** jest odpowiedzialność za inne osoby oraz ciekawa problematyka odpowiedzialności przewoźników umownych i faktycznych. Rozważania na ten temat były w poprzedniej wersji rozprawy bardzo powierzchowne. Obecnie czyta się ten fragment rozważań z zainteresowaniem i satysfakcją z zawartej w nim treści.

W **ust. 6.** Doktorant skupia swoją uwagę na odpowiedzialności przewoźnika z innych tytułów niż za szkodę w ładunku lub spowodowaną opóźnieniem w jego dostarczeniu. Należy podzielić pogląd Autora, że najbardziej wyróżniają się pod tym względem unormowania odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Najwięcej miejsca Doktorant jednak zarezerwował dla przedstawienia uregulowania w Konwencji CMR. W tym fragmencie wykorzystał w istotnym stopniu polską i obcą literaturę o czym przekonują informacje zamieszczone w przypisach.

Podobieństwom i różnicom w zakresie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika jest poświęcony **ust. 7.** Rozważania koncentrują się na zwięzłym przeglądzie ustalonych przez Doktoranta we wcześniejszych analizach podobieństw i różnic z punktu widzenia różnych unormowań.

Treść **ust. 8.** stanowi ocena zasadności występowania różnic w regulacji przesłanek odpowiedzialności przewoźnika w poszczególnych unormowaniach. Ocena ta jest zwięźczeniem rozważań zawartych w rozdziale drugim dysertacji.

Przedmiotem **rozdziału trzeciego** (*Okoliczności uwalniające unimodalnego przewoźnika towarowego od odpowiedzialności, s. 151 - 202*) jest prezentacja okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności. W związku z ukazanymi we wcześniejszych fragmentach dysertacji specyficznymi różnicami pomiędzy gałęziami transportu Doktorant omawia te zagadnienia w podziale na trzy segmenty uwzględniające specyfikę różnych gałęzi transportu.

Osobno analizuje konstrukcję okoliczności zwalniających przewoźnika umownego od odpowiedzialności w poszczególnych reżimach odpowiedzialności, a więc: a) na gruncie regulacji odpowiedzialności przewoźnika morskiego; b) na gruncie regulacji odpowiedzialności przewoźnika lądowego oraz wodnego-śródlądowego; c) na gruncie regulacji odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. Szczegółowa analiza sytuacji prawnej przewoźnika w ramach rozróżnionych trzech segmentów pozwala Autorowi przejść do podobieństw i różnic występujących na tle różnych unormowań.

Swoistym podsumowaniem tego rozdziału jest ocena zasadności występowania owych różnic na gruncie prawnym, właściwym dla poszczególnych gałęzi transportu. Autor trafnie dostrzega możliwość ujednoczenia regulacji niektórych okoliczności zwalniających. *Nota bene* zawiera wykaz tych okoliczności.

W ramach **rozdziału czwartego** (*Ustalenie wysokości odszkodowania w świetle regulacji odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika przesyłek, s. 203 - 264*) Doktorant zastanawia się problemem ustalania wysokości odszkodowania w poszczególnych rodzajach przewozu. Na wstępie odnotowuje fakt, że w większości aktów normatywnych znajdują się przepisy określające kwotowe limity odszkodowania związane z wagą przewożonego towaru. Przy przewozach lotniczych kwestia ta nie jest szczegółowo regulowana. Wydaje się, na podstawie opinii Autora, że najbardziej szczegółowo kwestia wysokości odszkodowania została ujęta w przepisach „Prawa przewozowego”. W pierwszej kolejności Autor zajmuje się zasadami ustalenia wysokości odszkodowania w przypadku szkody związanej z towarem. Rozważania w tym zakresie dzieli na dwie grupy, a mianowicie: w przypadku utraty i ubytku towaru oraz w przypadku uszkodzenia towaru. Następnie skupia się na zasadach ustalenia wysokości odszkodowania w przypadku szkody związanej z opóźnieniem w przewozie towaru.

W kolejnych ustępach tego rozdziału rozważa kwestie związane z kwotowymi limitami odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika oraz możliwościami zniesienia owych limitów. W rozważaniach Autor podejmuje zagadnienie umownej modyfikacji limitów, a także zniesienie tych limitów odpowiedzialności w przypadku kwalifikowanej winy przewoźnika.

Następnie Autor rozważa kwestię wysokości odszkodowania z tytułu szkody innego rodzaju niż szkoda związana z towarem lub opóźnieniem w jego dostarczeniu. W tym zakresie Autor skupia się na porównaniu poszczególnych regulacji prawnych pod kątem „pobocznych” (tak odczytuję tekst dysertacji) szkód i wysokości odszkodowań. Spostrzeżenia Autora są interesujące i trafne. Uwagę tę należy odnieść do odszkodowań powstałych na tle roszczeń akcesoryjnych.

Podsumowaniem rozważań tego rozdziału jest prezentacja podobieństw i różnic w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania w różnych unormowaniach i dokonana przez Autora ocena

zasadności występujących odmienności w różnych aktach normatywnych regulujących odpowiedzialność przewoźnika.

Treścią **rozdziału piątego** (*Ciężar dowodu w odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika przesyłek, s. 265-303*) są sprawy o dużym znaczeniu teoretycznym, ale również praktycznym. Tym bardziej, że z punktu widzenia obowiązującego prawa regulacje kwestii dowodowych są potraktowane w sposób zróżnicowany.

Doktorant rozważa problem rozkładu ciężaru dowodu z trzech punktów widzenia, a mianowicie: 1) w aspekcie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika; 2) pod kątem okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności przy uwzględnieniu specyfiki tzw. „uprzywilejowanych” okoliczności wyłączających odpowiedzialność przewoźnika; 3) przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

W charakterze podsumowania materii tego rozdziału Doktorant przedstawia zestawienie podobieństw i różnic w regulacjach zawartych w różnych aktach normatywnych. Fragment ten kończy oceną omówionych regulacji prawnych.

Na rozdziale piątym kończy się część rozprawy poświęcona przewozom unimodalnym. Kolejne dwa rozdziały mają za przedmiot przewozy multimodalne. Wydaje się, że takie rozłożenie akcentów w rozprawie doktorskiej jest sensowne.

**Rozdział szósty** (*Regulacja odpowiedzialności multimodalnego przewoźnika przesyłek – geneza problemu i typy rozwiązań normatywnych, s. 306-323*) jest poświęcony stworzeniu podstaw teoretycznych do rozważenia problemu odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego w zakresie przewozu przesyłek (ładunków, towarów, rzeczy – tak bywają określane w prawie przedmioty przewozu). Autor m. in. pisze, że „*Przedmiotem rozważań zawartych w niniejszym rozdziale jest analiza genezy problematyki regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego oraz występujących na tym obszarze typów rozwiązań normatywnych*” (s.306). Zgodnie z tą zapowiedzią Autor w pierwszej kolejności pochyla się nad genezą problemu i potrzebą regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego. W tym fragmencie wspomina m.in. o przewozach kontenerowych (mogę nieśmiało napomknąć, że w czasach dla Doktoranta „starożytnych” zajmowaliśmy się, mam na myśli cywilistów z całej Polski skupionych wokół prof. M. Sośniaka, bardzo poważnie przewozami kontenerowymi; odpryskiem tego jest mój artykuł, Pt. *Kształt umowy i stosunku zobowiązaniowego przewozu przy przewozie przesyłek w kontenerach*, „*Problemy Prawa Przewozowego*”, t. I, Katowice 1979, s. 106-122). Kolejny fragment tego rozdziału jest poświęcony typom rozwiązań normatywnych odpowiedzialności przewoźnika w przewozie multimodalnym. Autor koncentruje swoją uwagę na systemie sieciowym, systemie jednolitym oraz ograniczonym systemie sieciowym. Rozdział ten zamyka omówienie prób stworzenia konwencji o zasięgu powszechnym regulującej przewóz multimodalny. Próby te

zakończyły się w 1980 r. przyjęciem w Genewie Konwencji ONZ o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów. W polskiej doktrynie Konwencji tej poświęcił monografię prof. Z. Kwaśniewski. Niestety, Konwencja z 1980 r. pozostała jedynie interesującym projektem regulacji międzynarodowej.

**Rozdział siódmy** (*Rozwiązania normatywne regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego występujące w prawie międzynarodowym i krajowych porządkach prawnych*, s. 324- 392), w którym Doktorant podejmuje próbę analizy tytułowej problematyki na różnych poziomach jej unormowania. Na poziomie regionalnym Autor rozważa próby podejmowane w ramach UE dostrzegając liczne argumenty przemawiające za stworzeniem jednorodnego reżimu odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego na terenie UE. Inny system, na poziomie regionalnym, to system stworzony w ramach organizacji międzynarodowej ASEAN i obejmujący dziesięć państw Azji Południowo-Wschodniej. Doktorant odnotowuje, że ASEAN swoją regulację opiera na „Porozumieniu o transporcie multimodalnym” z 2005 r. W tej regulacji przyjęto, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność od chwili przyjęcia ładunku do przewozu do momentu jego dostarczenia i ten sam reżim odpowiedzialności będzie obowiązywał niezależnie od kombinacji środków transportu użytych do przewozu tego ładunku. W „Porozumieniu...” reżim odpowiedzialności został oparty o zasadę winy domniemanej. Zagadnienie to, na tle omawianej regulacji, Autor poddał interesującej analizie.

Niemniej interesujące są rozważania i informacje na temat reżimu odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego na obszarze Ameryki Południowej. W tym wypadku, na co trafnie zwraca uwagę Autor, brak jest jednego systemu na wzór „Porozumienia...” ASEAN. Tych systemów jest tam kilka. Zostały one dość szczegółowo omówione w dysertacji.

Rozwiązania na poziomie krajowym obejmują Polskę, Hiszpanię, Japonię, USA, Chiny, Niemcy i Nową Zelandię (podaję w kolejności ich omawiania w rozprawie). Autor krótko sygnalizuje specyfikę przyjętych w tych państwach rozwiązań prawnych, traktując te regulacje na zasadzie pewnych przykładów określonych koncepcji.

Kolejny poziom stanowią postanowienia unimodalnych konwencji przewozowych obowiązujących w Europie w odniesieniu do kwestii przewozów multimodalnych. Doktorant kolejno omawia sytuację na gruncie przewozów morskich, kolejowych, drogowych, lotniczych i wodnych-śródlądowych.

W ust. 4 (s. 379 i n.) przedmiotem rozważań jest relacja między Regulami rotterdamskimi a unimodalnymi konwencjami przewozowymi w stosunku do kwestii przewozu multimodalnego. Porównanie Reguł rotterdamskich z kolejnymi normami gałęziowymi (tj. przewozami lotniczym, drogowym, kolejowym i wodnym-śródlądowym) poprzedzone zostało uwagami dotyczącymi genezy powstania Reguł rotterdamskich i braku uzyskania przez te Konwencję wystarczającej



liczby ratyfikacji. Następnie analizuje sposób ujęcia w Regułach rotterdamskich kwestii odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego. Dopiero rozważenie tych spraw otwiera drogę do porównań.

Kolejne zagadnienie to rola *lex mercatoria* w przewozach multimodalnych. Niewątpliwie rozwój tego typu rozwiązań stanowi efekt braku zadowalających rozwiązań normatywnych. Ale chyba nie tylko, bo nie można pomijać tradycji występujących w transporcie i handlu międzynarodowym.

Podsumowanie rozdziału stanowi ocena uregulowań objętych analizami Autora.

Treść **rozdziału ósmego** (*Ocena regulacji odpowiedzialności przewoźnika towarowego. Postulaty de lege ferenda, s. 393 – 422*) stanowi bardzo istotną część recenzowanej dysertacji. Rozdział ten Autor rozpoczyna od omówienia przykładów legislacyjnego ujednoczenia reguł odpowiedzialności przewoźnika. Już na wstępie zauważa, że jest mało prawdopodobne, aby na arenie międzynarodowej kiedykolwiek została przyjęta konwencja o szerszym zasięgu obowiązywania. Wątpliwość tę podzielam, gdyż rzeczywiście wszyscy zainteresowani mogli się przekonać o skali problemów, na które natrafili autorzy projektów konwencyjnego opracowania norm o przewozie multimodalnym w taki sposób, aby proponowane rozwiązania zostały przyjęte przez większą liczbę państw. Nie uzyskano nawet minimalnej liczby ratyfikacji wystarczającej do wejścia w życie konwencji.

Na poziomie krajowym przykładem pozytywnego rozwiązania kwestii odpowiedzialności przewoźnika w różnych gałęziach transportu jest prawo Nowej Zelandii, o czym Doktorant pisze w kilku miejscach dysertacji.

W Polsce z problemem ujednoczenia spotkaliśmy się przy okazji przygotowań do uchwalenia ustawy Prawo przewozowe z 1984 r. Przygotowanie projektu tej ustawy poprzedziły liczne prace badawcze, pośród których do interesujących opracowań należy zaliczyć pracę W. Brasia i innych, Pt: Wstępne zbadanie celowości oraz możliwości ujednoczenia niektórych przepisów prawa przewozowego różnych gałęzi transportu w zakresie przewozu towarów, OBET, Warszawa 1970 (stron 278). Niestety praktyka transportowa wymusiła różnymi sposobami, powrót do rozwiązań znanych starym regulacjom gałęziowym. Nawet w tym zakresie, w którym rozwiązania ustawy z 1984 r. zostały przyjęte. Pisze o tym doktorant i wskazuje na odrębne uregulowania transportu lotniczego i morskiego.

Oceny regulacji odpowiedzialności przewoźnika w prawie polskim Doktorant dokonuje w następnym fragmencie rozprawy, gdzie rozważa możliwości i zasadność całkowitego ujednoczenia reżimów odpowiedzialności przewoźnika w prawie polskim.

Kolejnym zagadnieniem, któremu należy poświęcić uwagę jest według Doktoranta zagadnienie kompatybilności polskich regulacji odpowiedzialności przewoźnika z unormowaniami

międzynarodowymi. Można podzielić pogląd, że przyjęte w Prawie przewozowym z 1984 r. mechanizmy odpowiedzialności nie są kompatybilne. Z kolei rozwiązania zastosowane w prawie morskim (kodeks morski z 2001 r.) – zdaniem Doktoranta – ujawniają brak konsekwencji w odniesieniu do ujednoczenia odpowiedzialności przewoźnika morskiego z normami międzynarodowymi.

Szereg zmian proponuje Doktorant w zakresie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika towarowego w prawie polskim. Sugestie Doktoranta są bardzo ogólne i ostrożne. Trudno się dziwić, bo nie łatwo jest coś konkretnego zaproponować, co do ujęcia szkody, związku czasowego, solidarnej odpowiedzialności przewoźnika umownego i faktycznego. Jeśli chodzi o czynności zabezpieczające, to Doktorant opowiada się za złagodzeniem nadmiernego formalizmu na wzór regulacji przyjętej w CMR. Dostrzega również potrzebę modyfikacji katalogu podstawowych przesłanek egzoneracyjnych, m.in. przez zastąpienie siły wyższej analogiczną przesłanką co do okoliczności, których przewoźnik nie był w stanie przewidzieć ani im zapobiec (szczerze mówiąc nie bardzo rozumiem o co w tym postulatcie chodzi).

Zdaniem Doktoranta, ewentualnej weryfikacji legislacyjnej wymagają zasady ustalania wysokości odszkodowania za szkody w ładunku. Kolejnym problemem jest kwestia kwotowych limitów odpowiedzialności uzależnionych od wagi towaru. W tym ostatnim kontekście Autor wspomina o ujęciu tej sprawy w niemieckim HGB. Autor nie przewiduje unifikacji wysokości limitów pomiędzy poszczególnymi rodzajami przewozu.

Do spraw budzących wątpliwości w doktrynie należy kwestia domniemań działających na korzyść przewoźnika. Mimo wszystko odstąpienie od konstrukcji okoliczności uprzywilejowanych już teraz byłoby – zdaniem Doktoranta – przedwczesne. Jest to problem występujący w skali międzynarodowej.

Autor ostrożnie sugeruje, że byłoby wskazane bardziej precyzyjne unormowanie mechanizmów odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego. Jako rozwiązanie proponuje, aby oprzeć krajową regulację odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego na „ograniczonym systemie sieciowym”.

Doktorant opowiada się za potrzebą zmian w kodeksie morskim z 2001 r. (t.j. Dz. U. z 2023r., poz. 1309). Dobrym wzorcem byłyby unormowania znane „Regułom rotterdamskim”. Na marginesie: Autor krótko informuje o przerwaniu istnienia Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Nie jedyna to komisja, której misja została nagle przerwana....

Rozdział ósmy kończą uwagi de lege ferenda, co do regulacji odpowiedzialności przewoźnika w prawie międzynarodowym. Na wstępie Autor wyjaśnia na czym polegają trudności w formułowaniu postulatów de lege ferenda w tym zakresie. Obiekcje Autora są w pełni uzasadnione. W końcu Autor ostrożnie postuluje wprowadzenie jednorodnego przelicznika do

kalkulacji kosztowych limitów odszkodowania oraz podjęcie wysiłku legislacyjnego dla jednolitego unormowania odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego na obszarze europejskim. Swoją wypowiedź na temat postulatów o charakterze ogólnym uzupełnia uwagami o możliwościach zrealizowania niektórych postulatów szczegółowych. Może podział na wnioski (postulaty) o charakterze ogólnym i szczegółowym nie jest specjalnie szczęśliwy, ale nie sposób formułować postulatów *de lege ferenda* do bogatej materii normatywnej jaką stanowią regulacje międzynarodowe pod kątem odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego.

Całość rozprawy zamykają *Uwagi końcowe* (s. 423 – 427). W tym fragmencie Doktorant formułuje oceny i wnioski na ogólnym poziomie (spojrzenie „z lotu ptaka”). Jest to w pełni usprawiedliwione wobec ocen zawartych w poszczególnych rozdziałach i na tle treści rozdziału ósmego. W sumie Autor pozytywnie ocenia istniejącą pluralistyczną i zróżnicowaną regulację prawną międzynarodową i krajową. Zjawisko to nie stanowi większych problemów dla efektywnego stosowania przepisów prawnych w zakresie multimodalnych i unimodalnych przewozów towarowych na gruncie odpowiedzialności przewoźników. Nie oznacza to, że Doktorant w pełni akceptuje istniejący stan prawny. W pracy zostało wykazane, że tylko część z istniejących odmienności jest uzasadniona, inna część regulacji powinna zostać ujednoczona. Doktorant, nie bez racji, stwierdza, że istotnym elementem tego przedsięwzięcia jest praktyka transportowa. Przewoźnicy reprezentujący różne gałęzie transportu są bardzo przywiązani do rozwiązań przyjętych w swoich gałęziach transportu i to zarówno w skali międzynarodowej, jak i krajowej.

## 5. Merytoryczna ocena rozważań i wkład do nauki prawa cywilnego

W jej aktualnej wersji pracę oceniam pozytywnie. Autor przemyślał to, nad jaką problematyką się pochyła. Znajduje to wyraźne odzwierciedlenie w dysertacji. Rozdziały pozostają ze sobą w koniecznym związku merytorycznym. Oczywiście wspólnym mianownikiem pozostaje zagadnienie odpowiedzialności za szkody w przewozie towarów. Praca dowodzi, że tym razem Doktorant przeprowadził pogłębioną analizę całości prawa krajowego i międzynarodowego w dziedzinie odpowiedzialności za szkody w transportowanych ładunkach przez przewoźników reprezentujących różne gałęzie przewozu. W związku z tym Autor osiągnął interesujące rezultaty swoich dociekań koncentrując się na znacznie węższym i istotnie pogłębionym obszarze badań. Solidnie rozważone zostały zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika unimodalnego na gruncie krajowych i międzynarodowych regulacji prawnych. Tę część „roboty naukowej” Doktorant wykonał w sposób w pełni satysfakcjonujący. Doktorant wyraźnie oddzielił rozważania odnoszące się do odpowiedzialności przewoźnika unimodalnego

od rozważań poświęconych przewozom multimodalnym. Tej ostatniej problematyce poświęcił dwa rozdziały (VI i VII). W przygotowanie tego fragmentu dysertacji Autor włożył wiele wysiłku, który doceniam, niezależnie od walorów, jakie posiada ostateczne opracowanie tej problematyki. Jest to współcześnie jedyne opracowanie, które rzetelnie i wyczerpująco analizuje tę skomplikowaną problematykę. Wcześniejsze prace na ten temat, a historia badań nad tą problematyką liczy ponad pół wieku, zdążyły się w dużym stopniu zdezaktualizować. Dla osób, które od początku śledzą badania, dyskusje i próby regulacji tej problematyki w skali międzynarodowej, spojrzenie na tę problematykę oczami Doktoranta, jest niezwykle interesujące.

Treść, której najbardziej mi brakowało w poprzedniej wersji dysertacji, zawiera rozdział VIII. Oceny i postulaty *de lege ferenda* mówią bardzo wiele o możliwościach intelektualnych Doktoranta. Doceniam wysoką wartość merytoryczną tego fragmentu dysertacji, dla którego całość rozważań i zebranych materiałów w pracy doktorskiej stanowi solidny fundament.

## 6. Język dysertacji

Wyrażam zadowolenie z przedstawionego tekstu dysertacji. Doktorant niezwykle poważnie potraktował sugestie recenzyjne i można stwierdzić, nie czepiając się detali, że przygotowanie dysertacji od strony redakcyjnej nie budzi zastrzeżeń.

## 7. Strona warsztatowo-erudycyjna rozprawy

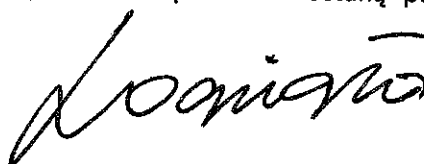
W aktualnej wersji poprawiony został warsztat naukowy pracy. Poprawie uległ sposób prowadzenia rozważań. Zredukowana została liczba wywodów powierzchownych i nie zawsze rzetelnie udokumentowanych. Autor zaczął doceniać znaczenia przypisów w dokumentowaniu prowadzonych rozważań. Doktorant wykorzystuje istniejący dorobek nauki i orzecznictwa w stopniu zadowalającym. Literatura została rozszerzona do 224 pozycji. Publikacje zakwalifikowane przez Autora do wykorzystania w rozprawie i wykazane w bibliografii rozprawy zostały wyeksploatowane w stopniu zadowalającym. Autor w swoich badaniach sięga głównie do literatury anglojęzycznej (*signum temporis*). Niewątpliwie dzieła autorów uwzględnionych w pracy są reprezentatywne dla uzyskania niezbędnych informacji w zakresie stanowiącym przedmiot dysertacji.

Pozytywnie należy oceniać zakres uwzględnionego w rozprawie orzecznictwa polskiego.

### **Konkluzja**

Przedstawiona przez mgr. Patryka Cioka poprawiona rozprawa doktorska jest wolna od wcześniejszych mankamentów. Tym razem przemyślana została jej konstrukcja. Wyraźnie określone zostały cele badawcze. W tej sytuacji należy przyjąć, że aktualna wersja pracy stanowi oryginalne rozwiązanie zagadnienia naukowego oraz w pełni potwierdza ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie prawa cywilnego i zaświadcza o umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, czym czyni zadość wymaganiom przewidzianym w obowiązujących przepisach (por. art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki a także przepisy wykonawcze do tej ustawy – Doktorant podlega temu reżimowi prawnemu).

Wnoszę o nadanie stopnia doktora nauk prawnych o ile spełnione zostaną pozostałe wymagania w przewodzie doktorskim.



(dr hab. Leszek Ogiegło, em. prof. U.Ś.; prof.  
WSFiP w Bielsku-Białej)