



16.08.2022 r., Wrocław

dr hab. Izabella Gil, prof. UWr

Zakład Postępowania Cywilnego

Instytut Prawa Cywilnego WPAiE UWr

tel. 606131131

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

mgr Michała Wojdały

pt. „Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów”

- I. Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Michała Wojdały pt. *„Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów”* – napisanej pod naukowym kierownictwem promotora – dr hab. Kingi Flagi - Gieruszyńskiej, prof. US oraz dr. Daniela Dąbrowskiego

Rozprawa doktorska mgr Michała Wojdały pt. *„Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów”* stanowi pierwsze monograficzne opracowanie o charakterze kompleksowym dotyczące specyfiki prowadzenia spraw przed sądem z zakresu przewozu drogowego towarów. W związku z tym już sam wybór tematu rozprawy ocenić należy jako interesujący i zasadny, nie tylko ze względu na konieczność rozstrzygnięcia wątpliwości natury doktrynalnej, ale także ze względu na brak takiego kompleksowego opracowania w literaturze przedmiotu. Wprawdzie na temat przewozu drogowego istnieją opracowania, jednakże dotyczą one problematyki materialnoprawnej, a kwestie procesowe analizowane są jedynie marginalnie i wпадkowo. Z kolei opracowania z zakresu problematyki dowodzenia w postępowaniu cywilnym nie odnoszą się do specyfiki sporów sądowych z zakresu przewozu drogowego towarów. W dotychczasowej literaturze nie ma zatem żadnego opracowania, które zawierałoby szczegółową analizę specyfiki sporów dotyczących przewozu drogowego towarów, a zwłaszcza z prowadzeniem etapu związanego z dowodzeniem w procesie cywilnym. Przedmiot analizy w ramach dysertacji stanowi zagadnienie czynności dowodzenia w sporach z zakresu przewozu drogowego nie tylko na gruncie regulacji prawa krajowego, ale także międzynarodowego.

Punktem wyjścia dla rozważań Autora dysertacji jest w aspekcie materialnoprawnym umowa przewozu towarów, a w aspekcie prawnoprocesowym dowodzenie w procesie cywilnym. Jednocześnie zasadnie zostało wyjaśnione, że przeprowadzana w dysertacji analiza odnosi się do regulacji prywatnoprawnych, a więc wyłączono z niej regulacje o charakterze publicznoprawnym, a wątki odnoszące się do tych zagadnień mają tylko charakter porządkujący, jak np. w odniesieniu do szkód środowiskowych. W pracy nie podejmowano także wątków administracyjnych oraz karnoprawnych. W recenzowanej rozprawie rozważania ograniczono do relacji, jakie występują pomiędzy stronami umowy przewozu (tj. nadawcą i przewoźnikiem), przewoźnikiem a odbiorcą przesyłki, w sytuacjach, kiedy to odbiorca stał się podmiotem uprawnionym do dysponowania przesyłką, a w konsekwencji także do dochodzenia ewentualnych roszczeń na drodze postępowania cywilnego.

1. Układ rozprawy doktorskiej oraz stosowane metody badawcze

Układ recenzowanej dysertacji jest prawidłowy. W pracy wykorzystano następujące źródła: teksty aktów prawnych, dorobek judykatury i doktryny prawniczej z zakresu prawa materialnego, jak i procesowego. Zastosowana została metoda formalno – dogmatyczna przepisów prawa krajowego oraz międzynarodowego, a także metoda analityczna zarówno w doniesieniu do stanowisk wyrażanych w orzecznictwie, jak i literaturze przedmiotu. Wykorzystana została także metoda historycznoprawna (choć w niewielkim zakresie) oraz prawnoporównawcza.

Praca została napisana w sposób bardzo przejrzysty, poprawny językowo, a jednocześnie przystępny, a więc mimo złożoności podejmowanych analiz dotyczących prawa przewozowego, to dla czytelnika nie stanowi większej bariery z zapoznanie się i zrozumienie wszystkich poruszanych w niej wątków i zagadnień.

Autor Dysertacji jako zasadniczy cel przeprowadzanej analizy wskazuje weryfikację hipotezy, czy przepisy prawa regulujące problematykę przewozu drogowego towarów mają wpływ na kształt postępowania dowodowego w procesie, a jeżeli tak – to w jakim zakresie? Dokonanie analizy w tym zakresie uzasadniając tym, że po pierwsze - są to normy prawa materialnego, które regulują prawa i obowiązki stron umowy przewozu, co wiąże się z obowiązkami w zakresie dowodzenia faktów istotnych dla merytorycznego rozstrzygnięcia w procesie, a po drugie – wynikają z przepisów o charakterze mieszanym, które nie tylko określają prawa i obowiązki stron umowy, ale także określają sposób rozstrzygnięcia przez

organ procesowy (np. w odniesieniu do domniemań, czy sposobu wykazania wysokości odszkodowania).

Oprócz powyższego zasadniczego celu, Autor opracowania wyjaśnił, że jego zamierzeniem jest także wykazanie celów pośrednich, a mianowicie określenie istoty dowodu i dowodzenia w procesie cywilnym, zakresu praw i obowiązków podmiotów postępowania dowodowego w procesach prowadzonych w związku z realizacją umów przewozu drogowego towarów oraz tego, jakie fakty w tych sprawach mają istotne znaczenie dla merytorycznego rozstrzygnięcia sporu. A ponadto celem takim dla Autora opracowania jest również analiza regulacji prawnych odnosząca się do zagadnień związanych z gromadzeniem materiału dowodowego, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki ciężaru dowodu, dopuszczalności działania przez sąd z urzędu, znaczenia domniemań oraz umów dowodowych w sporach dotyczących przewozu drogowego towarów.

Praca składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów (podzielonych na podpunkty, co zwiększa czytelność omawianych zagadnień w ramach danego rozdziału) i zakończenia.

Prawidłowo zostało podkreślone na wstępie - jakiego rodzaju kwestie i zagadnienia wymagają wyjaśnienia, aby zrozumieć specyfikę postępowań cywilnych w sprawach dotyczących przewozu drogowego towarów prowadzonych z udziałem stron umowy przewozu oraz innych podmiotów biorących udział w przewozie drogowym towarów.

Ponadto we wstępie wyjaśniono także jakie przepisy, w ramach podjętego w pracy obszaru badawczego, będą przedmiotem analizy w ramach opracowania. Autor wskazał bowiem, że dokonana zostanie analiza przepisów Konwencji CMR, ustawy Prawo przewozowe, wybranych przepisów Kodeksu cywilnego (tj. art. 774, 775 oraz 779 – 793 k.c.) oraz Kodeksu postępowania cywilnego. Takie wskazanie zakresu obszaru analizy przepisów prawa pozwala czytelnikowi ustalić, jakie źródła prawa będą przedmiotem analiz w ramach opracowania, a jednocześnie na ustalenie zakresu obszaru badawczego Doktoranta.

2. Treść poszczególnych rozdziałów pracy

Rozdział I pracy doktorskiej pt. *„Istota dowodu i dowodzenia w procesie cywilnym”* stanowi wprowadzenie do głównych wątków rozprawy poprzez omówienie w ramach zagadnień o charakterze ogólnym kluczowych pojęć, a mianowicie istoty dowodu i czynności dowodzenia. Rozdział ten z jednej strony ma charakter wprowadzający, a jednocześnie

systematyzujący siatkę pojęciową zastosowaną w pracy. Należy zgodzić się z tezą postawioną przez Doktoranta, że rozważania na temat dowodu oraz dowodzenia w postępowaniu cywilnym prowadzonym w sprawach związanych z umową przewozu drogowego towarów wprawdzie można prowadzić w odniesieniu do ogólnych przepisów o procesie cywilnym, ale nie można pomijać regulacji wynikających z przepisów prawa materialnego odnoszących się do przewozu, które także mają istotny wpływ na przebieg prowadzonego postępowania przed sądem (s.20 pracy). Należy podzielić stanowisko Doktoranta, że prawidłowe zastosowanie normy prawa materialnego wymaga ustalenia przez sąd faktów mających istotne znaczenie dla merytorycznego rozstrzygnięcia, co jest możliwe (jak słusznie zauważa Doktorant), jeśli prawidłowo zostanie przeprowadzone postępowanie dowodowe, które wpływa na kolejne etapy postępowania rozpoznawczego (s. 20 i 21 pracy).

Rozdział I rozpoczęto od ustalenia takich pojęć jak: „środek dowodowy”, czy „źródło dowodowe”, co było konieczne dla dalszych rozważań dotyczących wskazania specyfiki postępowań cywilnych prowadzonych w sprawach przewozu drogowego towarów. Zaprezentowano poglądy dotyczące tych terminów oraz omówiono rozbieżności występujące w doktrynie. Zagadnieniom tym poświęcono dużo miejsca w pracy (od s. 21 do 36). Pozwoliło to Autorowi na sformułowanie podstawowej definicji dowodu oraz środka i źródła dowodowego, a ponadto wyjaśnienie występujących pomiędzy nimi różnic pojęciowych i zakresu. Podkreślono, że doktryna prawa cywilnego procesowego zasadniczo nie podejmuje próby skonstruowania pełnej i wyczerpującej definicji dowodu, co może skutkować niekonsekwentnym posługiwaniem się tym pojęciem (s. 24 pracy). Jednocześnie zostało dostrzeżone, że niezwykle trudno sformułować uniwersalną definicję terminu „dowód”, dlatego Autor zaprezentował poglądy wyrażane w literaturze, zwracając uwagę na zasadę brzytwy Ockhama (s. 28 pracy), co należy również ocenić pozytywnie. Przy czym jednocześnie zwrócono uwagę na wspólny mianownik w formułowanych definicjach dowodu, jakim jest rozumienie go jako informacji, bez względu na to, czy jest ona łączona z nośnikiem, czy też traktowana abstrakcyjnie, w sposób oderwany od tego nośnika (s. 35 pracy). Doktorant na potrzeby prowadzonej analizy przyjął rozumienie terminu „dowód” jako „wszelkie informacje o faktach mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy albo prawdziwości twierdzeń o nich wprowadzone do procesu poprzez formalne postępowanie dowodowe”, z kolei jako „źródło dowodowe” traktuje nośnik tej informacji, zaś „środek dowodowy” to sposób ich ujawnienia przed sądem (s. 35 - 36).

Powyższa konstatacja Doktoranta stanowiła asumpt dla podjęcia przez Niego pogłębionej analizy kwestii wpływu poszczególnych zasad procesowych na dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów. Autor opracowania podkreślając, że zasady postępowania cywilnego również nie doczekały się ustawowej definicji, to zauważa, że jednak nie wzbudzają aż tak wiele kontrowersji w doktrynie (s. 36 pracy), które opisuje szczegółowo w pracy. Na tej podstawie wyprowadza wniosek, że „zasady postępowania cywilnego mają istotne znaczenie dla kierunku wykładni pozostałych przepisów prawa cywilnego procesowego” (s. 42 pracy), ale jednocześnie dostrzega, że „powinny one stanowić pewne ramy, w których powinien poruszać się ustawodawca, projektując kolejne przepisy w ten sposób, aby pozostawały one w zgodności z przyjętymi wcześniej przezeń zasadami” (s. 43 pracy).

Autor określił także katalog podstawowych zasad postępowania cywilnego, które jego zdaniem, są szczególnie doniosłe z punktu widzenia przedmiotu postępowania w przypadku sporów powstałych na tle umów przewozu drogowego towarów. Doktorant do tych zasad zalicza w szczególności zasady: prawdy, kontradyktoryjności, równości stron, jawności, bezpośredniości, koncentracji materiału procesowego (s. 46 pracy). Następnie Autor opracowania dokonuje gruntownej analizy - jak realizowane są wybrane przez niego zasady postępowania cywilnego w kontekście sporów wynikłych na tle przewozu drogowego towarów (na s.47 do 63 pracy). Należy podzielić stanowisko Autora, że w przypadku tego rodzaju sporów zasadę równości stron należy postrzegać przez pryzmat statusu stron postępowania ze względu na to czy stronami procesu będą przedsiębiorcy, czy też nadawca będzie konsumentem (s. 52 pracy). Na uwagę zasługuje wywód odnośnie jawności posiedzeń i odstępstw od zasady bezpośredniości. Natomiast pewien niedosyt odczuwa czytelnik w odniesieniu do podjętego wątku odnoszącego się do koncentracji materiału procesowego w zakresie wydawania przez przewodniczącego wymiany pism przygotowawczych między stronami i ich zwrotu (s. 62 - 63 pracy), a w szczególności w zakresie znaczenia i skutków zaniechań stron zastosowania się do nałożonych na nich ciężarów procesowych zwłaszcza w odniesieniu do sporów z zakresu przewozu drogowego towarów.

W ramach rozdziału I dokonano także analizy i przedstawienia istoty dowodzenia w procesie cywilnym na przykładzie sporów z zakresu przewozu drogowego towarów (s. 63 – 73 pracy). Doktorant podejmuje bardzo interesującą kwestię związaną z oceną kiedy sąd może potraktować jako brak formalny pozwu zaniechanie przedłożenia dowodów, a kiedy

bierność powoda w tym zakresie skutkować powinno oddaleniem powództwa z powodu niewykazania dochodzonego roszczenia. Zdaniem Doktoranta „brak jakiegokolwiek dowodu skutkujący wezwaniem do uzupełnienia braków formalnych pozwu, dotyczyć będzie tylko stanu, w którym powód nie dołączył do pozwu ani jednego dokumentu czy innego przedmiotu, mającego być dowodem w sprawie, ani też nie wskaże świadków czy innych osobowych źródeł dowodowych, z których sąd miałby przeprowadzić dowód w toku postępowania” (s. 69 pracy). Takie stanowisko można by było zaakceptować ze względów słuszności i celowości, ale brakuje analizy wymogów konstrukcyjnych i formalnych pozwu oraz szerszej prezentacji poglądów wyrażanych w doktrynie odnośnie podjętego zagadnienia. Wydaje się bowiem, że kwestia ta odnosi się do podjętego w pracy wątku wykazania twierdzeń przez powoda o faktach mających istotne znaczenie dla merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy. Zwłaszcza, że Autor dysertacji sam dostrzega, że „fakty istotne dla merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy można w procesach zaistniałych na tle realizacji umów przewozu drogowego towarów udowodnić za pomocą wszelkich dostępnych środków dowodowych”, a ingerencja sądu poprzez wezwanie do ich przedłożenia mogłaby zostać potraktowana jako naruszenie zasady równości stron postępowania i zasady dyspozycyjności stron.

W podsumowaniu rozdziału Autor wyraził bardzo trafne stanowisko, że dowodzenie „odbywa się w dwóch płaszczyznach – fizycznej i logicznej, a dopiero ich połączenie daje pełny obraz istoty dowodzenia w procesie cywilnym”, które następnie zdefiniował i wyjaśnił, jednocześnie podkreślając, że wpływ na dowodzenie mają zasady postępowania cywilnego, stanowiące wytyczne dla wszystkich podmiotów postępowania (s. 73 pracy).

Rozdział II pracy pt. „*Podmioty postępowania dowodowego*” zawiera omówienie praw, obowiązków i roli jaką pełnią poszczególne podmioty w procesie cywilnym w sporach z zakresu transportu drogowego towarów.

Analizę statusu pomiotów postępowania prowadzonych ww. sprawach rozpoczęto od omówienia sądu rozpoznającego tego rodzaju sprawy (s. 74 – 100 pracy). Autor na wstępie wyjaśnia na czym polega rola sądu w ogólności (s. 76 pracy), jak dokonać ustalenia jego właściwości rzeczowej (s. 79 i n. pracy), miejscowej (s. 82 i n. pracy), jakie znaczenie ma zawarcie umowy prorogacyjnej (s. 87 i n. pracy), opisuje kognicję sądu (s. 91 i n. pracy), a na jurysdykcji kończy (s. 96 – 100 pracy). Wydaje się, że należałoby zanim omówiona zostanie właściwość sądów, to właśnie opisać kwestie jurysdykcji.

Niewątpliwie na uwagę i pozytywną ocenę zasługuje podjęcie w pracy kontrowersyjnej kwestii dotyczącej ustalenia właściwości miejscowej przemiennej w przypadku sporów powstałych na tle realizacji umów przewozu drogowego towarów (s. 82 i n. pracy). Należy zgodzić się ze stanowiskiem Doktoranta wyrażanym odnośnie nowelizacji przepisu art. 34 k.p.c. i rozumienia miejsca spełnienia świadczenia charakterystycznego. Wyrażany pogląd w dysertacji ta w pełni obrazuje wątpliwości interpretacyjne i negatywne skutki, jakie mogą się pojawiać przy wykładni znowelizowanego przepisu, a w konsekwencji powodującej w efekcie przedłużenie prowadzonego postępowania. Należy zatem w całości zaaprobować pogląd Doktoranta, że „zmianę art. 34 k.p.c. należy ocenić krytycznie, szczególnie w odniesieniu do relacji między przedsiębiorcami. Jeżeli intencją ustawodawcy było zrównoważenie szans między przedsiębiorcą a konsumentem, wystarczyło ograniczyć wprost zakres zmiany do sporów z udziałem konsumentów” (s. 86 pracy). Powyższe wnioski wyprowadzone przez Doktoranta potwierdzają umiejętność samodzielnej i logicznej analizy przepisów prawa, tak istotną w pracy naukowej i dydaktycznej. Jednocześnie przeprowadzona w pracy analiza jednoznacznie potwierdza wniosek odnośnie samodzielności i oryginalności dysertacji, a ponadto jej istotnych walorów dla wykładni przepisów prawa, które mogą być pomocne w praktyce orzeczniczej.

W ramach rozdziału II dysertacji przeprowadzona została także analiza przepisów o postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych w kontekście właściwości funkcjonalnej sądów i ustalenia kognicji sądów cywilnych i gospodarczych do rozpoznawania sporów dotyczących przewozu drogowego towarów. Szczegółowej analizie poddano kwestię rozpoznawania sprawy przez sąd gospodarczy, jeśli jedna ze stron stosunku cywilnoprawnego utraciła status przedsiębiorcy. Autor dysertacji w tej kwestii opowiada się za poglądem, według którego posiadanie statusu przedsiębiorcy w chwili nawiązywania stosunku cywilnoprawnego (przy jednoczesnym spełnieniu pozostałych przesłanek) jest wyznacznikiem uznania danej sprawy za sprawę gospodarczą, dlatego bez znaczenia pozostaje utrata tego statusu w późniejszym terminie, również przed wytoczeniem powództwa (s. 96 pracy). Doktorant stanowisko powyższe opiera nie tyle na wykładni literalnej przepisu art. 458² §1 k.p.c., lecz na wykładni celowościowej i podejmuje bardzo wyważoną i na wysokim poziomie merytorycznym polemikę z odmiennymi stanowiskami, jakie są wyrażane w literaturze przedmiotu.

Następnie podjęto kwestię jurysdykcji w zakresie przewozu międzynarodowego, realizowanego na podstawie przepisów Konwencji CMR, stosownie bowiem do art. 31 Konwencji CMR we wszystkich sporach wynikających z przewozów podlegających tej Konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się państw, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a także do sądów państwa, na którego obszarze: a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię, albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo b) znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy i nie może wnosić sprawy do innych sądów. Autor dysertacji zasadnie podkreśla, że przywołany przepis ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej (s. 97 pracy). Dostrzega także, iż problem z ustaleniem jurysdykcji może się pojawić w przypadku zawarcia przez strony umowy porozumienia prorogacyjnego i umówienia się, że ewentualne spory będą kierowane do sądu państwa niebędącego stroną Konwencji (s. 99 pracy). Na tle umów prorogacyjnych i derogacyjnych Autor wyraża stanowisko, że zawarcie porozumienia derogacyjnego, ograniczającego wybór sądu wyłącznie np. do państwa dostawcy, jeżeli nie jest stroną Konwencji, nie powinno być uznane za skuteczne (s. 99 pracy), wskazując, że powództwo będzie można wytoczyć przed sądem jednego z państw określonych w Konwencji.

Szczegółową analizę statusu prawnego nadawcy, odbiorcy i przewoźnika (opisaną na s. 100 do 129 pracy) można by było poprzedzić wprowadzeniem na temat stron procesu (w ujęciu procesowym i materialnoprawnym) oraz ich legitymacji procesowej, albowiem czytelnikowi łatwiej byłoby zrozumieć zawarte w pracy wywody na temat praw i obowiązków podmiotów sporów z zakresu przewozu drogowego towarów. Należy podzielić stanowisko Doktoranta, że zarówno nadawca, jak i odbiorca przesyłki oraz przewoźnik może występować po stronie powodowej, jak i pozwanej (s. 104 i 115 pracy) w zależności od rodzaju roszczenia. Podjęty został także interesujący ze względów praktycznych wątek przewozu sukcesyjnego (s. 126 i n. pracy).

Rozdział III rozprawy doktorskiej pt. „*Przedmiot dowodu w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów*” stanowi bardzo istotną część opracowania, ponieważ zawiera bardzo wnikliwą, a jednocześnie interesującą analizę przedmiotu dowodu w sporach z zakresu transportu drogowego towarów. Rozdział ten został podzielony na analizę zagadnień związanych z ogólnym przedstawieniem przedmiotu dowodu w sprawach cywilnych oraz faktów istotnych dla merytorycznego rozstrzygnięcia w sprawach z zakresu przewozu

drogowego rzeczy (a więc nie tylko towarów) na podstawie przepisów prawa wewnętrznego regulujących przewóz, przepisów Konwencji CMR oraz na podstawie przepisów prawa wewnętrznego.

W ramach opracowania Doktorant, definiuje pojęcie faktu i twierdzenia o faktach (s.131 i n. pracy), dokonując szczegółowej prezentacji stanowisk wyrażanych w literaturze. W oparciu stanowiska wyrażane w doktrynie, dokonano podziału faktów na podstawie różnych kryteriów, omówiono w szczególności fakty dodatnie i ujemne, prawotwórcze, tamujące i niweczące, powszechnie znane, znane sadowi z urzędu, jak też fakty, o których informacja jest powszechnie znana. Taka rzetelnie przeprowadzona analiza stanowisk na temat faktów stanowiła dla Autora dysertacji podstawę do sformułowania wniosków, jakie fakty będą istotne dla wydania rozstrzygnięcia w sprawach z zakresu transportu drogowego towarów (s. 156 i n. pracy). Przy czym Doktorant dokonuje ich klasyfikacji z podziałem na sytuacje, w których roszczenia są dochodzone na podstawie przepisów polskiego Prawa przewozowego, Konwencji CMR (s. 173 i n. pracy) oraz na zasadach ogólnych (na podstawie regulacji zawartej w przepisie art. 471 k.c.), w przypadku kiedy przepisy Prawa przewozowego znajdują odpowiednie zastosowanie.

W podsumowaniu rozdziału III wyrażono słuszne zapatrywanie, że podstawowym celem postępowania dowodowego jest w pierwszej kolejności ustalenie faktów odnoszących się do danego stosunku prawnego, weryfikacja twierdzeń stron o tych faktach na podstawie wnioskowanych przez strony środków dowodowych (s. 180 pracy). Przy czym należy mieć na uwadze, że przedmiotem dowodu powinny być fakty istotne, co wynika z treści przepisów prawa materialnego, regulujących dany stosunek prawny. Z powyższych względów, zdaniem Doktoranta, regulacje odnoszące się do przewozu drogowego towarów mają kluczowe znaczenie dla przebiegu postępowania dowodowego, ponieważ pozwalają na ustalenie, jakie fakty mają istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia (s. 181 pracy).

Rozdział IV pracy pt. „*Zbieranie materiału dowodowego w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów*” zawiera analizę złożonego postępowania związanego z gromadzeniem materiału dowodowego. Analizę rozpoczęto od złożonych kwestii ciężaru dowodu (s. 182 i n. pracy), ciężaru twierdzenia i dowodzenia, zarówno w odniesieniu do ogólnych regulacji, jak i z uwzględnieniem specyfiki sporów z zakresu transportu drogowego towarów.

Z punktu widzenia praktycznego interesującym było podjęcie wątku dotyczącego znaczenia wniosków dowodowych (s. 192 i n. pracy), ich prawidłowego formułowania oraz skutków związanych z nieumiejętnym formułowaniem wniosków dowodowych dla wyniku prowadzonego postępowania rozpoznawczego. Powyższe kwestie związane są także z inicjatywą dowodową, której również poświęcono dużo miejsca w opracowaniu. Autor nie tylko dokonał oceny dopuszczalności podejmowania inicjatywy przez sąd z urzędu, ale również zwrócił uwagę na występującą różnicę w zakresie dopuszczalności przejęcia inicjatywy dowodowej przez sąd w sporach przewozu drogowego towarów, albowiem w tych sporach zazwyczaj stronami są podmioty profesjonalnie wykonującymi usługi. Z powyższych względów zasadnie podjęty został także wątek działania sądu z urzędu (s. 194 i n. pracy). W pełni należy podzielić stanowisko Autora dysertacji, że w przypadku sporów przewozu drogowego towarów zakres możliwej inicjatywy sądu powinien być ograniczony, a zwłaszcza w przypadku sporów dwustronnie profesjonalnych (s. 119 – 200 pracy).

Doktorant także bardzo ciekawie przedstawił wątek domniemań w sprawach dotyczących transportu, a związanych z przewozem drogowym towarów (s. 200 i n. pracy), dowodu przeciwnego oraz dowodu z przeciwności (s. 207 i n. pracy) oraz instytucję dowodu *prima facie* (s. 216 i n. pracy). Ponadto opisano także kwestię uprawdopodobnienia oraz złożone zagadnienie postanowień dowodowych (s. 23 i n. pracy), z uwzględnieniem zmian przepisów k.p.c. oraz nowe instrumenty prawne wprowadzone ustawą z dnia 4.07.2019 r., a mianowicie sporządzanie planu rozprawy, znaczenie umów dowodowych w postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych (s. 230 i n. pracy) i ich charakter prawny.

Doktorant samą ideę wprowadzenia posiedzenia przygotowawczego i planu rozprawy ocenia pozytywnie, jako instrumentów prawnych mających przyczynić się do poprawności rozpoznania sprawy oraz zwiększenia zainteresowania stron w kształtowaniu przebiegu postępowania (s. 229 pracy), ale jednocześnie dostrzega, że wyznaczanie takich posiedzeń nie jest regułą, co powoduje iluzoryczność wprowadzonej zmiany.

Rozdział V rozprawy doktorskiej pt. „*Wybrane środki dowodowe w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów*” poświęcony jest kwestii możliwości zastosowania poszczególnych środków dowodowych w sporach z zakresu transportu drogowego towarów.

Rozdział rozpoczęto od rozważań na temat klasyfikacji środków dowodowych z uwzględnieniem ograniczeń występujących w sporach dotyczących transportu drogowego

towarów (s. 242 i n. pracy) przy jednoczesnym podkreśleniu, że w naszym systemie prawnym nie wprowadzono hierarchii środków dowodowych, co powoduje, że wszystkie środki dowodowe mają równą moc i są oceniane przez sąd z wykorzystaniem swobodnej oceny dowodów.

Rozważania rozpoczęto od oceny znaczenia dowodu z dokumentów (s. 247 i n. pracy) w stosunkach cywilnoprawnych dotyczących przewozu, a w szczególności umowy przewozu (s. 267 i n. pracy), listu przewozowego (s. 268 i n. pracy), dokumentów stanowiących podstawę ustalenia wysokości odszkodowania na rzecz podmiotu uprawnionego w związku z ubytkiem lub uszkodzeniem przesyłki w transporcie - takie jak: protokoły szkodowe, faktury, rachunki, cenniki (s. 278 i n. pracy), opinie prywatnych ekspertów lub rzeczoznawców (s. 282 i n. pracy). Autor dysertacji zwraca także uwagę na pewną trudność związaną z koniecznością tłumaczenia dokumentów zagranicznych (s. 250 i n. pracy) zarówno prywatnych, jak i urzędowych oraz kwestii podpisu pod dokumentem (s. 255 i n. pracy).

W dalszej kolejności omówiono dowody o charakterze osobowym – dowód z zeznań świadków (s. 285 i n.), a także wyjaśnienia stron procesu (s. 292 i n.).

Następnie dokonano oceny zasadności korzystania z dowodu z opinii biegłego sądowego, jak też jego przydatności w aspekcie oceny stopnia uszkodzenia i wartości przewożonego towaru. Doktorant wyraża stanowisko, że w przypadku istnienia dokumentów, o których mowa w przepisie art. 80 ust. 1 Prawa przewozowego, to dowód z opinii biegłego powinien być niedopuszczalny w niektórych przypadkach (s. 301 i n. pracy). Dostrzega jednocześnie, że w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów można się spotkać z wnioskiem o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu rachunkowości i księgowości, bowiem skoro strona zaksięgowała dany dokument, to tym samym zaakceptowała fakturę. Przy czym Doktorant podkreśla, że dowód z opinii biegłego ma charakter szczególny, bowiem nie służy ustalaniu faktów, lecz weryfikacji twierdzeń strony poprzez pryzmat wiadomości specjalnych, ponieważ do ustalania faktów uprawniony jest sąd. Zdaniem Doktoranta, w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów opinia biegłego może być przydatnym do określenia rozmiarów szkody w przesyłce, czy też ustalenia przyczyn zdarzenia powodujących szkodę, jako podstawy do ustalenia odpowiedzialności przewoźnika (s. 309 i n. pracy).

Na zakończenie opisano możliwość wykorzystania dowodu z oględzin i innych środków dowodowych w sporach dotyczących transportu drogowego towarów (s. 310 i n. pracy), jak np. wykorzystania nagrań głosowych, bądź zawierających także zapis obrazu.

Doktorant podsumowując rozważania dotyczące możliwości wykorzystania środków dowodowych w sporach dotyczących przewozu drogowego towarów stwierdza, że w sprawach tych możliwe jest posłużenie się wszystkimi środkami dowodowymi, choć z uwzględnieniem ograniczeń dowodowych wynikających z przepisów (s. 315 -316 pracy).

We wnioskach Doktorant zamieścił podsumowanie wniosków zawartych w poszczególnych rozdziałach pracy, aby wyprowadzić zasadniczą konkluzję, że przepisy prawa regulujące problematykę przewozu drogowego towarów mają istotny wpływ na dowodzenie, dlatego sąd, aby mógł wydać prawidłowe rozstrzygnięcie w omawianej w ramach dysertacji kategorii spraw, to nie może ograniczyć się do przepisów k.p.c., lecz konieczne jest również sięgnięcie do przepisów szczególnych regulujących zagadnienie przewozu.

Reasumując, wszystkie istotne kwestie, jakim poświęcona jest rozprawa doktorska znalazły swoje odzwierciedlenie w zakończeniu pracy, a zawarte tam konkluzje zostały poparte rzeczową i przemyślaną argumentacją w całej pracy.

II. Wnioski

Podsumowując, uznać należy, że w recenzowanej rozprawie doktorskiej, napisanej przez mgr Michała Wojdałę, wszystkie kwestie dotyczące tematu zostały przedstawione w sposób kompleksowy, a jednocześnie pogłębiony. Należy niewątpliwie docenić trud, jaki wiązał się z dokonaniem takiego kompleksowego omówienia specyfiki sporów z zakresu transportu drogowego, gdyż wymagało umiejętności połączenia różnych aspektów zarówno materialnoprawnych, jak i procesowych. Autor dysertacji prawidłowo dokonał interpretacji przepisów regulujących problematykę przewozu drogowego towarów, co znalazło odzwierciedlenie w formułowaniu wniosków częściowych oraz wniosków końcowych. Kompleksowa analiza spowodowała jednak, co było nieuniknione, że niektóre zagadnienia opisywane w dysertacji (np. problematyka rozumienia stron postępowania cywilnego, legitymacji procesowej) nie zostały dogłębnie przedstawione, bądź nie uwzględniono wszystkich stanowisk wyrażanych w najnowszej literaturze (np. zawartych w opracowaniu

pod. red. E. Marszałkowskiej – Krześ, MERITUM. Postępowanie cywilne. Część I, Postępowanie rozpoznawcze i zabezpieczające, Warszawa 2021, czy pod red. Ł. Błaszczaka, Dowody w postępowaniu cywilnym. System Postępowania Cywilnego, Warszawa 2021).

Opracowanie napisane jest zasadniczo bardzo poprawną polszczyzną, jedynie sporadycznie można spotkać drobne błędy interpunkcyjne, bądź stylistyczne (np. podwójne zaprzeczenie na s.44, czy rozpoczynanie zdań od „Ponieważ jednak” na s.73, 74 i innych). Wskazane drobne niedoskonałości językowe z pewnością zostaną wyeliminowane na etapie prac redakcyjnych przed publikacją opracowania w jednym z wysoko punktowanych wydawnictw, albowiem praca niewątpliwie powinna zostać opublikowana z uwagi na bardzo wysoki poziom merytorycznych zawartych w niej rozważań i analiz.

Poczynione zastrzeżenia w sporządzonej recenzji nie wpływają w żaden sposób na bardzo pozytywną ocenę wartości merytorycznej dysertacji, lecz wynikają ze złożoności, a przede wszystkim specyfiki omawianej regulacji prawnej w dysertacji. Układ pracy prawidłowy, co przy różnych aspektach objętych zakresem przedmiotowym opracowania nie było łatwym do przedstawienia. Na podkreślenie zasługuje umiejętne wykorzystywanie przez Doktoranta literatury, judykatury, jak też porównywanie regulacji prawnych krajowych i międzynarodowych do konstruowania własnych przemyśleń i formułowania wniosków *de lege ferenda*.

Wnioski, jakie wyprowadza Doktorant, na podstawie wnikliwej, rzeczowej oraz wszechstronnej analizy zawartej w dysertacji, zasługują na aprobatę, choć w niektórych kwestiach mogą zostać uznane za dyskusyjne, ale to przyczynia się do rozwoju naukowego dyscypliny prawa cywilnego, w tym zwłaszcza postępowania cywilnego.

Recenzowana praca doktorska stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, pozwala na stwierdzenie, że Doktorant posiada zarówno ogólną wiedzę teoretyczną z zakresu postępowania cywilnego, ale także prawa cywilnego materialnego, a przede wszystkim umiejętność samodzielnego prowadzenia badań i analiz o charakterze naukowym. Opracowanie stanowi interesujące przedstawienie istoty i przebiegu postępowań w sprawach dotyczących przewozu drogowego towarów.

W związku z powyższym stwierdzić należy, iż dysertacja napisana przez mgr Michała Wojdałę pt. „Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów” – pod naukowym kierownictwem promotora dr hab. Kingi Flagi Gieruszyńskiej, prof. US oraz dr. Daniela Dąbrowskiego zawiera oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, a także może stanowić podstawę do dopuszczenia do publicznej obrony i nadania stopnia naukowego doktora nauk społecznych w dyscyplinie nauki prawne, bowiem spełnia warunki określone w przepisie 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).

Jednocześnie wnioskuję o wyróżnienie pracy z uwagi na bardzo wysoki poziom merytoryczny recenzowanej rozprawy doktorskiej.

dr hab. Izabella Gil prof. UWr

