

Poznań, 13 lutego 2023 roku

dr hab. Jakub Pokrzywniak, prof. UAM

Wydział Prawa i Administracji

UAM w Poznaniu

**RECENZJA PRACY DOKTORSKIEJ MGR. PATRYKA PIĄTKOWSKIEGO
PT. „UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ
PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO W POLSCE”
NAPISANEJ POD KIERUNKIEM DR HAB. MONIKI WAŁACHOWSKIEJ,
PROF. UMK I DR. MICHAŁA P. ZIEMIAKA JAKO PROMOTORA
POMOCNICZEGO**

Niniejsza recenzja została opracowana na podstawie przedłożonej mi pracy doktorskiej Pana mgr. Patryka Piątkowskiego pt. „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce” napisanej w roku 2022 na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu pod kierunkiem Pani dr hab. Moniki Wałachowskiej, prof. UMK. Promotorem pomocniczym jest Pan dr Michał P. Ziemiak. Rozprawa liczy, wraz z bibliografią, 284 strony.

1. Wybór tematu

Recenzowana rozprawa poświęcona jest problematyce ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. Temat ten jest interesujący z teoretycznego punktu widzenia i doniosły dla praktyki obrotu. Jego

kompleksowe opracowanie (pierwsze takie w polskim piśmiennictwie) stanowi cenny wkład w rozwój doktryny prawa ubezpieczeniowego. Wybór tematu w mojej ocenie jest zatem bardzo trafny.

2. Systematyka pracy

Praca składa się z czterech rozdziałów, poprzedzonych wstępem i zwieńczonych zakończeniem.

Rozdział pierwszy poświęcony jest wprowadzeniu w zagadnienie przewozów kolejowych w Polsce i na świecie. Obejmuje historię kolei w Polsce, syntetyczny opis podstaw prawnych działalności podmiotów sektora kolejowego w Polsce, charakterystykę tych podmiotów, w tym zwłaszcza przewoźnika kolejowego w Polsce. Rozdział ten zawiera też interesujące dane statystyczne dotyczące podmiotów rynku kolejowego w Polsce i bezpieczeństwa przewozów. Systematyka tego rozdziału jest logiczna i czytelna, nie budzi zastrzeżeń.

W rozdziale drugim Autor poddaje analizie przesłanki i zakres odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich. Po wprowadzeniu w kluczowe zagadnienia zarządzania ryzykiem przewoźnika kolejowego, Doktorant analizuje podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego, tak wynikające z prawa międzynarodowego, jak i polskiego. Rozważania dzieli na odpowiedzialność kontraktową i deliktową wobec osób trzecich niebędących stroną umowy o przewóz oraz wobec właścicieli infrastruktury kolejowej, taboru, czy innych pojazdów mechanicznych. Kolejny punkt poświęcony został zagadnieniu odpowiedzialności za szkody w środowisku. Na koniec, Autor omawia zagadnienia kolizyjnoprawne i jurysdykcyjne. Systematyka tego rozdziału również jest logiczna i czytelna.

W rozdziale trzecim noszącym tytuł „Węzłowe zagadnienia dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego” Doktorant opisuje funkcje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, istotę świadczenia w takim ubezpieczeniu, wybrane zagadnienia dotyczące postępowania likwidacyjnego, dalej zaś opisuje rozwój ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce (zarówno w okresie monopolu, jak i demonopolizacji sektora kolejowego), aktualny zakres ubezpieczenia, sumy

gwarancyjne, funkcjonowanie regresów na gruncie ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, a na końcu - relację między ubezpieczeniem OC przewoźnika kolejowego a pozostałymi ubezpieczeniami w transporcie lądowym (szkoda jednak, że te ostatnie rozważania nie kończą się żadnymi wnioskami). I w tym wypadku zakres materii objętej rozdziałem i jej podział wewnątrz rozdziału nie budzą zastrzeżeń.

W mojej ocenie struktura pracy ulega pewnemu zaburzeniu wraz z rozdziałem czwartym. Nosi on tytuł „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce i zagranicą”. Pomijając fakt, że tytuł tego rozdziału jest niemal tożsamy z tytułem samej rozprawy, to nie jest w pełni jasny jego stosunek do rozdziału poprzedzającego. Wrażenie pewnego zamętu potęguje analiza jego zawartości. Poza bowiem analizą ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w innych systemach prawnych, a także analizą zakresu ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce i jego charakteru (które to zagadnienia równie dobrze pasowałyby do rozdziału III) zawiera on także charakterystykę Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i jej roli (co raczej powinno być materiałem rozdziału II), jak również analizę wybranych szkód kolejowych w latach 2010-2020 w Polsce. Choć to ostatnie zagadnienie ma oczywisty związek z problematyką ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce, to jednak w przyjętym układzie pracy należałoby je raczej umieścić w rozdziale I (w punkcie 5 lub zaraz po nim).

Powyższe uwagi krytyczne dotyczące systematyki rozdziału IV nie dyskwalifikują jednak recenzowanej rozprawy. Są to usterki niewpływające w istotny sposób na czytelność wyводу. Być może będą pomocne, jeśli Doktorant zdecyduje się opublikować swoją rozprawę drukiem.

3. Język pracy

Rozprawa napisana jest poprawnym, dojrzałym i bardzo komunikatywnym językiem. W zasadzie trudno w tym wypadku sformułować jakiegokolwiek zastrzeżenia. Autor pisze w sposób fachowy, ale bez jakiegokolwiek maniery i bez komplikowania na siłę swoich

wywodów. Jednym słowem, rozprawę czyta się z łatwością, a wręcz z przyjemnością, mimo trudnej i skomplikowanej materii.

4. Warstwa redakcyjna

Praca jest starannie zredagowana, z dbałością o interpunkcję, konsekwencję w stosowaniu przypisów, czy poprawność gramatyczną i ortograficzną. Literówki są bardzo nieliczne (np. „odpowiedzialność cywilna będzie badania” na s. 14, „W kategorii osób trzecich należy wyłączyć wszystkich pracowników” na s. 83, „T. Olejniczak” zamiast A. Olejniczak na s. 88). Warstwa redakcyjna i adiustacyjna nie budzą więc istotnych zastrzeżeń i również pozytywnie świadczą o nakładzie pracy poświęconej na stworzenie rozprawy. Nawet jakość papieru, na którym wydrukowano rozprawę jest ponadprzeciętnie wysoka.

5. Źródła

Nie budzi zastrzeżeń bibliografia wykorzystana przez Autora. Sam spis literatury przedmiotu i innych opracowań liczy 11 stron. Spis orzeczeń zajmuje 4 strony.

6. Warstwa merytoryczna

Przechodząc do oceny warstwy merytorycznej rozprawy, należy stwierdzić, że rozważania Doktoranta dowodzą jego znajomości meandrów prawa ubezpieczeniowego, solidnego warsztatu cywilistycznego i umiejętności samodzielnego identyfikowania oraz rozwiązywania problemów naukowych. Zdarzają się jednak drobne usterki - np. Doktorant zdaje się utożsamiać analogiczne i odpowiednie stosowanie przepisów, a w każdym razie używa tych pojęć zamiennie (rozważania na temat odpowiedzialności *in solidum* na s. 51-52).

W mojej ocenie kluczowe i najbardziej wartościowe są dwie tezy przedstawione w pracy. Po pierwsze, Autor dowodzi, że ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego jest ubezpieczeniem obowiązkowym na gruncie ustawy z dn. 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Po drugie, wykazuje, że minimalne sumy gwarancyjne ustalone w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego są zbyt niskie w stosunku do realnych ryzyk związanych z działalnością przewoźnika kolejowego.

Jeśli idzie o pierwszą kwestię, to na uwagę zasługują analizy zawarte na s. 248-252 rozprawy, gdzie Doktorant przedstawia argumentację za tezą, zgodnie z którą ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego wyczerpuje znamiona ubezpieczenia obowiązkowego wynikające z art. 22 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Taką tezę stawia też Zakończeniu (s. 269). Zarazem jednak Autor zarzuca „brak przesądzenia przez polskiego prawodawcę o obowiązkowym charakterze ubezpieczenia” (s. 241) i podnosi, że „koniecznym jest definitywne przesądzenie o obowiązkowości *sensu stricto* tegoż ubezpieczenia przez polskiego prawodawcę w akcie rangi ustawowej” (s. 269). Takie stwierdzenia rodzą pewne wątpliwości. Otóż na gruncie zasad interpretacji tekstu prawnego należy przyjąć, że albo jakaś norma prawna obowiązuje w systemie, albo nie. Nie ma stanu pośredniego. Jeśli norma obowiązuje, to znaczy, że została wyrażona w przepisach. Ustawodawca może to uczynić w sposób jednoznaczny, wyraźny, ale niekiedy odkodowanie znaczenia przepisu (grupy przepisów) i wywiedzenie zeń określonej normy wymaga bardziej skomplikowanych zabiegów interpretacyjnych, czy nawet zastosowania wnioskowań inferencyjnych. Zawsze jednak ich efektem jest definitywne ustalenie przez interpretatora tekstu prawnego, czy dana norma obowiązuje, czy też nie. W związku z tym można by jedynie mówić o tym, że obowiązkowy charakter ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego został wyrażony w sposób niedostatecznie jasny przez prawodawcę, co wymaga dokonywania skomplikowanych zabiegów interpretacyjnych. Natomiast zarzut, że ustawodawca nie przesądził tego w sposób „definitywny” jest w mojej ocenie niepoprawny metodologicznie i w gruncie rzeczy niezrozumiały na gruncie zasad wykładni prawa. Można by sądzić, że problem sprowadza się do niezbyt szczęśliwego

określenia użytego przez Doktoranta, ale konfuzję pogłębiają stwierdzenia takie jak to: „Brak dotychczasowego przesądzenia o obowiązkowym charakterze ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego przez ustawodawcę determinuje brak obowiązku kontraktowania z art. 5 ust. 2 u.u.u.”(s. 151). Przecież jeśli uznać, że ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego jest ubezpieczeniem obowiązkowym, choćby konkluzja ta wymagała skomplikowanej wykładni przepisów, to na zakładach ubezpieczeń obowiązek kontraktowania ciąży. Norma z art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie uzależnia tego obowiązku od tego, czy wyinterpretowanie obowiązkowego charakteru ubezpieczenia jest w danym wypadku rzeczą łatwą, czy wymagającą większego wysiłku. Istotne to jest to, czy dane ubezpieczenie jest ubezpieczeniem obowiązkowym.

Jeśli idzie o tezę drugą, to Autor dowiódł na przykładach poszczególnych wypadków w sektorze kolejowym, że obecnie wymagane sumy gwarancyjne są zbyt niskie, gdyż mogą nie pozwolić na pełną kompensację szkód, za które odpowiedzialność może ponosić przewoźnik. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na niewątpliwą zaletę pracy, jaką jest jej bardzo praktyczny wymiar. Liczne dane statystyczne, wykresy, opisy poszczególnych katastrof kolejowych sprawiają, że zawarte w pracy rozważania zostają osadzone w realiach obrotu, nie tracąc jednak przez to wartości naukowej. Można zadać pytanie, czym kierował się prawodawca ustalając sumy gwarancyjne na tak niskim poziomie. Idąc dalej – jaka powinna być metoda ustalania tych sum dla poszczególnych ubezpieczeń obowiązkowych? Aktualny stan prawodawstwa polskiego sprawia w tym zakresie wrażenie czystej przypadkowości, panuje w nim chaos. Prezentowana rozprawa skłania do takich właśnie pytań, a jej zaletą jest to, że zarzut stawiany prawodawcy nie jest oparty li-tylko na spekulacjach intelektualnych, lecz po prostu jest udowodniony.

Natomiast trzecia teza wyróżniona przez Autora w Zakończeniu (przy czym wskazał on ją na pierwszym miejscu), a mianowicie, że odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego może przybrać tak postać odpowiedzialności kontraktowej, jak i deliktowej (w tym za szkody w środowisku) jest dość oczywista i w zasadzie nie wnosi niczego nowego do nauki. Jej wyróżnienie można jednak tłumaczyć tym, że niejako stanowi ona

punkt wyjścia do stawianych tez dalszych (opisanych powyżej), których wartość i doniosłość jest niewątpliwa.

Budzi wątpliwości i skłania do polemiki postulat *de lege ferenda*, by art. 22a ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych rozciągnąć na ogół ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej – w tym ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego (s. 264). Wydaje się, że nie został on do końca przemyślany, a w każdym razie w pracy nie znajduje się jest uzasadnienie. Jak wiadomo, przepis ten głosi w ustępie 1, że zakład ubezpieczeń informuje poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia, o której mowa w art. 4 pkt 1 lub 2 (OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i OC rolników), o możliwości wyczerpania się określonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej, w przypadku gdy łączna kwota wypłaconych odszkodowań lub innych świadczeń przekroczy 80% określonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. W myśl ustępu 2, przekazując informację, o której mowa w ust. 1, zakład ubezpieczeń informuje jednocześnie poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia o możliwości wytoczenia powództwa do właściwego sądu o ukształtowanie, na podstawie art. 357¹ Kodeksu cywilnego, stosunku prawnego wynikającego z umowy ubezpieczenia, o której mowa w art. 4 pkt 1 lub 2. Przepis ten został wprowadzony w celu przypieczętowania budzącej wiele kontrowersji linii orzeczniczej dopuszczającej waloryzację sądową sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Linia ta (moim zdaniem - błędna) wykształciła się jednak w związku z systematycznym, radykalnym podnoszeniem sum gwarancyjnych wymaganych na tle tego ubezpieczenia przez ustawodawcę (choć w warstwie werbalnej orzecznictwo odwołuje się do przemian społeczno-gospodarczych zapoczątkowanych w latach 90 ubiegłego wieku i związanej z tym zmiany cen). Choć jej motywem było zapewne szlachetne dążenie do ochrony interesów poszkodowanych (narażonych na brak możliwości uzyskiwania rent po wyczerpaniu „starych”, niskich sum gwarancyjnych z ubezpieczeń OC sprawców), to odbyło się to kosztem zakładów ubezpieczeń, które na etapie kalkulacji składek ubezpieczeniowych nie mogły przecież przewidywać takich zmian w orzecznictwie i w przepisach. Przesłanki, które przesądziły o rozwoju orzecznictwa dopuszczającego waloryzację sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów

mechanicznych, a następnie doprowadziły do wprowadzenia art. 22a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie dotyczą wszystkich ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej. Rozszerzenie zakresu zastosowania normy z tego przepisu na ogół obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej miałyby trudne do przewidzenia skutki dla zakładów ubezpieczeń i podważyłoby w istocie sens ustalania sum gwarancyjnych w przepisach prawa (i w umowach ubezpieczenia). Moim zdaniem ten postulat Doktoranta sprawia wrażenie „rzuconego lekką ręką”. Skądinąd Doktorant nie jest konsekwentny, gdyż z jednej strony postulat taki zgłasza, a z drugiej zamiast uzasadnić go, mnoży następnie wątpliwości dotyczące stosowania postulowanego przez siebie przepisu. Wydaje się, że te rozważania stanowią „ślepą uliczkę”. Dotyczą one jednak kwestii niestanowiącej głównego wątku pracy i powyższe uwagi nie zmieniają jej całościowej oceny.


Niektóre zagadnienia nie zostały przez Autora rozwinięte i niekiedy rozprawa pozostawia niedosyt. Zauważa on bowiem, że często przewoźnicy kolejowi zawierają umowy ubezpieczenia „nadwyżkowego” ponad poziom wynikający ze wspomnianego rozporządzenia (interesujące przykłady zastosowanych w praktyce rozwiązań zawarto na s. 144 i nast.). Na tym tle powstaje pytanie o charakter takiego ubezpieczenia nadwyżkowego. Czy podlega on reżimowi ubezpieczenia obowiązkowego (skoro rozporządzenie mówi o minimalnych sumach gwarancyjnych) i stosuje się w tym zakresie przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, czy też jest to ubezpieczenie dobrowolne, nieobjęte reżimem ubezpieczeń obowiązkowych? W tym drugim wypadku – czy mamy do czynienia z jednym, czy też z dwoma stosunkami ubezpieczenia (jednym – ubezpieczenia obowiązkowego, do wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej wynikającej z rozporządzenia oraz drugim – ubezpieczenia dobrowolnego ponad tę sumę)? Szkoda, że ta kwestia nie została w pracy rozstrzygnięta.

7. Konkluzje

Podsumowując powyższe rozważania pragnę stwierdzić, że recenzowana praca cechuje się trafnie określonym przedmiotem rozważań, dobrym warsztatem badawczym oraz

trafnością analiz prawniczych (choć niektóre zagadnienia warto ująć w bardziej stanowczy sposób). Dotyczy ona zagadnień ważnych dla praktyki obrotu, a także doniosłych naukowo. Język rozprawy i jej warstwa redakcyjna są niemal wzorowe. Pewne zastrzeżenie rodzić może jej systematyka, ale nie zmieniają one pozytywnej oceny całości.

W konkluzji pragnę stwierdzić, że rozprawa doktorska Pana mgr. Patryka Piątkowskiego stanowi w moim przekonaniu oryginalne rozwiązanie problemu naukowego. Rozprawa ta również prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną Doktoranta w dyscyplinie nauki prawne oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Praca ta spełnia zatem wymogi wynikające z art. 189 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce


dr hab. Jakub Pokrzywniak, prof. UAM

