



Dr hab. Mariusz Fras, prof. UŚ

Wydział Prawa i Administracji

Uniwersytet Śląski

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Patryka Piątkowskiego pt. „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce”.

Toruń 2022

przygotowanej w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego i Medycznego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu pod kierunkiem dr hab. Moniki Wałachowskiej prof. UMK

I. Wybór tematu rozprawy doktorskiej i zgodność treści pracy doktorskiej z jej tematem.

Przedmiotem swoich badań Doktorant uczynił regulacje dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. W dysertacji rozważono zagadnienie odpowiedzialności przewoźników kolejowych na dwóch płaszczyznach – w przypadku wyrządzenia szkody stronie umowy przewozu oraz podmiotom, które stroną umowy przewozu nie są. Autor dokonał przy tym pogłębionej analizy możliwych reżimów odpowiedzialności, jak i przesłanek odpowiedzialności cywilnoprawnej, co stanowiło podstawę dalszych rozważań nad kształtem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Stopień zróżnicowania aktów prawnych regulujących zasady i podstawy odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych wymagał od Autora syntetycznego uporządkowania, co też uczynił na łamach swojej dysertacji. Doktorant trafnie zauważył również, że regulacja

dotycząca ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce



wymaga dalszych prac legislacyjnych. Przeprowadzone badania stanowią zatem wartościowy wkład rozwój nauki.

Mając powyższe na uwadze stwierdzam, że tytułowy temat jest bogaty w problemy teoretyczne i praktyczne, dostarczając pola do badań, a także weryfikacji dotychczasowych ustaleń naukowych. Wybór tematu rozprawy doktorskiej jest więc trafny, tak pod kątem teoretycznym, jak i praktycznym. Prezentowana przez Doktoranta problematyka nie doczekała się do tej pory kompleksowego opracowania.

II. Układ rozprawy doktorskiej.

Rozprawa została podzielona na cztery rozdziały, nadto, wyodrębniono wprowadzenie i zakończenie, które łącznie przedstawiają problematykę prawną ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce.

Pierwszy z rozdziałów obejmuje rys historyczny rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Omówione zostały także najważniejsze akty prawa krajowego, jak i międzynarodowego definiujące zasady działalności przewoźnika kolejowego oraz istotne dla sektora kolejowego w Polsce i na świecie.

Drugi rozdział poświęcony został analizie zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich. W tej części Doktorant przedstawił podstawy odpowiedzialności przewoźnika za szkodę z uwzględnieniem zagadnień procesowych i kolizyjnoprawnych.

Trzeci rozdział dotyczy roli umowy ubezpieczenia OC względem ryzyka występującego po stronie przewoźnika kolejowego. Nadto, w części tej dokonano porównania ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego z innymi ubezpieczeniami OC funkcjonującymi w ruchu lądowym.

Czwarty rozdział odnosi się do samej umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, w tym wymaganego zakresu umowy ubezpieczenia OC w Polsce. Rozdział ten wzbogacono o rozważania komparatystyczne, tj. analizę regulacji prawnych w Wielkiej Brytanii, Czechach i Niemczech.

Przedstawiona konstrukcja rozprawy zasługuje na akceptację. Wywody Autora poprzedzone zostały wprowadzeniem, a zwieńczone zakończeniem zawierającym nie tylko

wnioski, lecz także postulaty de lege ferenda. Do pracy dołączono bogatą bibliografię oraz raporty i oszacowania, jak i sporządzony odrębnie wykaz orzecznictwa

III. Tezy rozprawy doktorskiej.

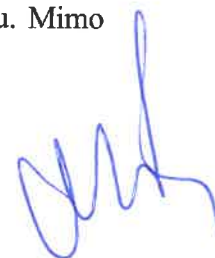
Dla oceny rozprawy doktorskiej kluczowe znaczenie ma jej teza, bowiem wysiłek wkładany w przygotowanie rozprawy doktorskiej winien zmierzać w kierunku udowodnienia postawionej tezy lub weryfikacji trafności hipotezy badawczej. Przede wszystkim nowatorska i przekonująca teza świadczy o spełnieniu podstawowego kryterium dla oceny pracy doktorskiej – dowodzi zidentyfikowania problemu naukowego (nowego lub istniejącego) oraz przedstawia nowatorskie jego rozwiązanie.

Doktorant w sposób jasny i klarowny przedstawił cele pracy i zamierzenia badawcze. Autor recenzowanej dysertacji dążył w pierwszej kolejności do usystematyzowania podstaw i zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w Polsce, jak i przedstawienia istoty umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Doktorant odpowiedział na pytanie dotyczące właściwego reżimu odpowiedzialności za szkodę, w zależności od jej rodzaju. Przedstawił także klarowny postulat dotyczący wysokości minimalnych sum gwarancyjnych.

Zgodnie z założeniami określonymi we wstępie recenzowanej pracy, podstawowymi celami (problemami) badawczymi miały być: przedstawienie i usystematyzowanie zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w Polsce, charakterystyka zakresu ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, terminu powstania obowiązku oraz minimalnych sum gwarancyjnych, rozważenie charakteru prawnego ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego oraz wykazanie jego specyfiki i porównanie z innymi ubezpieczeniami w transporcie lądowym. Zadania te Doktorant wypełnił należycie.

IV. Kwestie redakcyjne i techniczne.

Konstrukcja recenzowanej rozprawy doktorskiej jest jasna i logiczna. Jej zaletą pozostaje jednak nie tylko język, ale także kultura słowa i polemiki naukowej. W dysertacji jasność i prostota słowa nie kłóci się jednak z bogactwem treści i precyzją przekazu. Mimo



wysokiego stopnia skomplikowania analizowanej materii prawnej, pracę czyta się dobrze. Wywody prowadzone są w sposób zrozumiały.

Należy także podkreślić, że Doktorant dokonał starannej korekty tekstu, dzięki czemu w pracy, mimo jej obszerności, dostrzec można jedynie nieliczne błędny stylistyczne i literowe. Zakres literatury przedmiotu ocenić należy pozytywnie, choć niewątpliwie warto byłoby uzupełnić bibliografię o większą ilość pozycji zagranicznych.

Co do kwestii redakcyjnych ubocznie zwracam także uwagę, że obce akty prawne powinny być podawane w przypisach wraz z określonymi publikatorami oficjalnymi – wydaje się, że dostęp do stron internetowych – tym bardziej stron internetowych prowadzonych przez podmioty prywatne – nie spełnia tego wymogu, o czym szerzej w uwagach szczegółowych.

V. Metodologia i cele pracy.

W prezentowanej pracy Doktorant wykorzystał przede wszystkim metodę dogmatyczną. Autor dokonał omówienia regulacji prawnych dotyczących tematyki odpowiedzialności przewoźnika kolejowego. Niewątpliwie, zastosowana metoda porównawczoprawna wzmacnia wartość pracy. Autor poddał analizie przepisów prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii, Czechach i Niemczech, a także podjął próbę ich porównania i oceny. Doktorant wykorzystał też metodę statystyczną, którą oparł na analizie „szkod kolejowych” w latach 2010 – 2020 w państwach europejskich i w Polsce. Efektem badań statystycznych było wyliczenie tzw. PML, czyli największej możliwej szkody kolejowej.

Uwagi historyczne pozostają w dobrej proporcji do całości rozprawy, ich charakter zakwalifikować należy jako wprowadzający względem całości rozważań.

Doktorant w dobry sposób opanował sztukę dokonywania wykładni przepisów prawa w oparciu o tradycyjnie narzędzia prawnicze. Charakter omawianej problematyki sprawił, że konieczna była interpretacja zarówno przepisów prawa cywilnego, jak i administracyjnego.

Doktorant w sposób twórczy dokonuje analizy regulacji prawnych oraz poglądów doktryny i przedstawia na tym tle własne, niestety nieliczne, wnioski o walorze intelektualnym.

Autor posiada umiejętności syntetycznego ujmowania skomplikowanych kwestii prawnych, za kilkoma wyjątkami unika rozwlekłości. Potrafi zestawiać ze sobą poglądy i wypowiada własne opinie, choć w mojej ocenie czyni to zdecydowanie za bardzo powściągliwie.

VI. Uwagi szczegółowe.

- a. Doktorant w sposób szczegółowy zajął się zagadnieniem odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich. W zrozumiały sposób wyjaśnił, dla jakich podmiotów stosuje w dysertacji pojęcie „osoby trzeciej”. Pozytywnie oceniam przywołane w rozdziale II przykłady z orzecznictwa oraz dobór poglądów judykatury, co wpływa na praktyczny walor dysertacji. W niektórych miejscach odczuwałem jednak niedosyt własnych refleksji Autora, np. krótkiego skomentowania przytaczanych orzeczeń i prowadzonych w nich rozważań natury prawnej. W moim odczuciu zbyt wiele uwagi poświęcono natomiast analizie stanu faktycznego z przytaczanych orzeczeń. W punktu widzenia problematyki podejmowanej w recenzowanej dysertacji należało skupić się raczej na analizie prawnej rozstrzygnięć sądowych. W wywodach doktoranta brakuje podjęcia ewentualnej problematyki zadośćuczynienia za śmierć osoby trzeciej jak i zadośćuczynienia za naruszenie więzi rodzinnej (art. 446² k.c.) w kontekście ubezpieczenia OC.
- b. Na aprobatę zasługuje podjęcie się przez Doktoranta analizy kolizyjnoprawnej dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego w wypadku kolejowym o charakterze transgranicznym. Zważając na fakt, że transport kolejowy ponownie zyskuje na znaczeniu jako środek transportu wpisujący się w zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, a ilość połączeń transgranicznych wzrasta, poświęcenie uwagi zagadnieniom prawa właściwego i jurysdykcji stanowi nie tyle dodatkowy walor pracy, ale także realizuje w pełni problematykę wynikającą z tematu rozprawy doktorskiej.
- c. Na uwagę zasługuje podjęta przez Doktoranta analiza komparatystyczna regulacji ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii, Niemczech oraz Czechach. Rozważania podjęte w rozdziale IV są dodatkową wartością rozprawy doktorskiej i stały się podstawą wysuwanych przez Doktoranta postulatów de lege

ferenda. Wybór porządków obcych poddanych komparatyście, jak i uzasadnienie tego wyboru oceniam pozytywnie. W mojej opinii analizę prawnoporównawczą należałoby uzupełnić jednak o poglądy prezentowane w judykaturze wybranych państw obcych.

- d. Doktorant wskazuje, że za datę narodzin transportu kolejowego w Polsce przyjmuje się dzień 22 maja 1842 r., kiedy to linią kolejową zostały połączone Wrocław z Oławą. Posługuje się przy tym błędnie stwierdzeniem, że wskazana linia kolejowa powstała na terenie „zaboru pruskiego” (str. 15 dysertacji). Należy zwrócić jednak uwagę, że pojęcie zaboru pruskiego nie obejmuje obszarów, które przed rozbiorami nie znajdowały się w granicach dawnej I Rzeczypospolitej, a po odzyskaniu niepodległości przez Polskę znalazły się w jej granicach. Stwierdzenie to wymaga zatem weryfikacji w oparciu o źródła historyczne.
- e. Pozytywnie ocenić należy próbę urozmaicenia dysertacji ilustracjami w postaci wykresów, co niewątpliwie ułatwia przystępne przedstawienie szczegółowych danych statystycznych i liczbowych. Niemniej, zastosowane przez Autora grafiki i wykresy są często nieczytelne (np. str. 40, 42, 43, 44, 55), a przez to mogą wręcz przeciwnie prowadzić do obniżenia wartości merytorycznej pracy.
- f. Posługiwanie się w dysertacji tabelami w celu dokonania analizy porównawczej w określonych przypadkach można uznać za uzasadnione, szczególnie w naukach ścisłych czy też przy porównywaniu wartości liczbowych. Nie wydaje się jednak, aby w recenzowanej pracy doktorskiej konieczne było posłużenie się tabelą w celu dokonania analizy porównawczej ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego względem ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego, co zajmuje 13 stron rozprawy doktorskiej (str. 167 – 180). Tabelaryczne porównanie powinno służyć co najwyżej Doktorantowi w trakcie przygotowywania rozprawy doktorskiej, natomiast same wyniki dokonanej analizy przedstawione powinny zostać w formie pisemnej na kartach pracy doktorskiej.
- g. Zważając, że rozprawa doktorska została przygotowana w 2022 roku zwrócić należy uwagę, że przywołane na str. 206 dysertacji Federalne Ministerstwo Transportu i

Gospodarski Cyfrowej w grudniu 2021 roku, tj. w gabinecie kanclerza O. Scholza, zmieniło nazwę na *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*.

- h. Krytycznie oceniam posługiwanie się przez doktoranta publikatorami aktów prawnych o charakterze nieoficjalnym, np. buzer.de. Przywołane na str. 208 rozporządzenie *Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftPflV* ogłoszone zostało w Federalnym Dzienniku Ustaw (zob. BGBl. I S. 2101), a tym samym możliwe było przytoczenie w przypisach oficjalnego publikatora omawianego rozporządzenia federalnego.
- i. W pracy doktorskiej unikać powinno się źródeł – w tym także źródeł internetowych – które nie posiadają wartości naukowej. Tym bardziej razi posłużenie się przypisem (linkiem) <http://jarekgronert.pl/katastrofy-kolejowe> (str. 208) w celu omówienia katastrofy kolejowej pod Eschede. Odnośnik ten kieruje do strony internetowej astrologa Jarosława Gronerta, który w rzeczywistości dokonuje jedynie astrologicznej analizy zdarzenia. Jednocześnie, powołanie wskazanego źródła było całkowicie zbędne, gdyż informacje o przebiegu wypadku dostępne są w innych źródłach, chociażby prasie ogólnokrajowej w Niemczech, nie mówiąc już o portalu C.H. Beck – beck-online.
- j. Doktorant wskazuje, że katastrofa kolejowa pod Eschede stanowiła największą katastrofę kolejową w Niemczech i w pewnym stopniu wyznaczyła standardy szacowania rozmiaru i potencjalnych skutków szkód kolejowych. W dysertacji brakuje szerszej analizy prawnej opisanego zdarzenia, które z pewnością było również obecne w doktrynie prawa cywilnego czy szeroko rozumianego prawa kolejowego, jak i w judykaturze (zob. np. *T. Lenz, Produkthaftung, Monachium 2022, nb. 30, beck online; postanowienie LG Lüneburg z 19.5.2003 – 17 Kls 15/01; wyrok OLG Celle z 21.08.2002 - 9 U 13/02*).

Powyższe uwagi, w większości mające charakter polemiczny oraz techniczny, nie wpływają jednak na ogólną, pozytywną ocenę pracy. Rozprawa doktorska przedstawiona przez Doktoranta stanowi kompendium wiedzy na temat określony jej tytułem. Dostrzegalne jest, że pisanie rozprawy poprzedziły gruntowne badania, zaś Doktoranta można uznać za znawcę zakreślonej przez siebie problematyki – także z praktycznego punktu widzenia.

Rozprawa dowodzi, że Autor posiada umiejętności stawiania i rozwiązywania problemów naukowych, w tym także o charakterze interdyscyplinarnym.

VII. Wnioski końcowe.

- a) rozprawa doktorska mgr Patryka Piątkowskiego pt. „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce” stanowi w mojej ocenie oryginalne rozwiązanie przez Doktoranta problemu naukowego,
- b) tworząc recenzowaną rozprawę doktorską Doktorant wykazał się wiedzą teoretyczną oraz praktyczną z zakresu prawa, w szczególności zaś prawa cywilnego, prawa administracyjnego i szeroko rozumianego prawa transportowego,
- c) rozprawa doktorska potwierdza umiejętności Doktoranta samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Wykonując obowiązki recenzenta rozprawy doktorskiej mgr Patryka Piątkowskiego pt. „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce” stwierdzam, że odpowiada ona wymogom ustawowym i może stanowić podstawę do dalszych czynności w przewodzie doktorskim.

Wnoszę o dopuszczenie do publicznej obrony.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mariusz Fry', is written in a cursive style on the right side of the page.