

Lip. 28.07.2025 r.
mr

1. Wskazuję
2. Upieram się o
przebiegię recenzji Doktorantki
i Promotorce
Warszawa, 28 lipca 2025 r.

Przewodniczący
Rady Dyscypliny Nauk Prawne
Sędziowie

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Aleksandry Wasielewicz pt. „Prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych” napisanej pod kierunkiem dr hab. Moniki Wałachowskiej, prof. UMK oraz promotora pomocniczego dra Krzysztofa Pacuły

1. Uwagi wstępne

W recenzowanej rozprawie Doktorantka podejmuje aktualny i zarazem złożony problem relacji pomiędzy konwencją haską z 1971 r. o prawie właściwym dla wypadków drogowych a rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 864/2007 (rozporządzeniem Rzym II). Wybór tematu należy ocenić jako uzasadniony. Zagadnienie to od lat budzi liczne wątpliwości zarówno w doktrynie, jak i w praktyce sądowej. Jego znaczenie rośnie wraz z rozwojem nowych technologii, takich jak pojazdy autonomiczne.

Opracowanie stanowi wartościowy i kompetentny głos w dyskusji nad przyszłością europejskiego prawa kolizyjnego w zakresie wypadków drogowych. Autorka nie tylko trafnie identyfikuje istniejące problemy, ale także formułuje postulaty *de lege ferenda*, które mogą stanowić inspirację dla przyszłych zmian legislacyjnych na poziomie unijnym. Wywód prowadzony jest w sposób kompetentny, a warsztat pisarski stoi na wysokim poziomie. Struktura pracy jest logiczna i przejrzysta. Na uznanie zasługuje także sposób wykorzystania źródeł. Praca wyróżnia się zarówno pod względem merytorycznym, jak i warsztatowym.

II. Szczegółowa ocena rozprawy

1. Wybór tematyki

W recenzowanej rozprawie Doktorantka podejmuje skomplikowany problem relacji pomiędzy konwencją haską z 1971 r. o prawie właściwym dla wypadków drogowych a rozporządzeniem Rzym II. Problematyka ta jest przedmiotem wielu opracowań, również w polskiej doktrynie (m.in. System Prawa Prywatnego Międzynarodowego oraz komentarze do prawa prywatnego

międzynarodowego), jednak wciąż do wyjaśnienia pozostają rozliczne kwestie kolizyjnoprawne, jak np. związane z wypadkami z udziałem pojazdów autonomicznych (bądź częściowo autonomicznych).

Autorka trafnie identyfikuje podstawowy problem wynikający z faktu, że część państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym Polska, pozostaje stroną konwencji haskiej, co skutkuje wyłączeniem stosowania bardziej nowoczesnych i elastycznych przepisów kolizyjnych rozporządzenia Rzym II. Przeprowadzona analiza jest istotna, gdyż pokazuje, że mimo postępującej harmonizacji prawa prywatnego międzynarodowego w UE, wciąż istnieją obszary, w których rozwiązania sprzed kilkudziesięciu lat blokują wdrożenie nowocześniejszych regulacji, lepiej odpowiadających na współczesne wyzwania i potrzeby poszkodowanych. Imponujący jest przegląd i uzasadnienie możliwych opcji rozwiązania tego problemu, które Autorka zawarła w podsumowaniu pracy (s. 391 i n.).

W rozprawie uwagę zwrócono też, choć moim zdaniem w zbyt ograniczonym zakresie, na problematykę autonomicznych pojazdów drogowych, która stanowi obecnie jedno z największych wyzwań dla prawa kolizyjnego (s. 126 – 132). Autorka wykazała, że obowiązujące przepisy nie są dostosowane do specyfiki szkód wyrządzanych przez pojazdy wyposażone w coraz bardziej zaawansowane systemy autonomiczne (co dotyczy też pojazdów tradycyjnych). Wraz z rozwojem technologii pojawia się pytanie, kto i na jakiej podstawie powinien ponosić odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez takie pojazdy, czy będzie to kierowca, właściciel, operator, producent pojazdu, producent oprogramowania, czy może organ dopuszczający do ruchu takie pojazdy autonomiczne.

2. Praca ze źródłami

Na uznanie zasługuje sposób wykorzystania źródeł przez Autorkę. Rozprawa została oparta na solidnej podstawie literaturowej, uwzględniającej zarówno najważniejsze pozycje polskiej doktryny, jak i bogatą literaturę zagraniczną. Bibliografia zamieszczona na końcu pracy (s. 427 – 473) potwierdza, że Autorka korzystała z najważniejszych czasopism naukowych, monografii i komentarzy, a także z orzecznictwa sądów krajowych i międzynarodowych oraz aktów prawnych

zarówno unijnych, jak i międzynarodowych. W treści pracy zamieszczono liczne przypisy (łącznie 1831). Widać, że Autorka śledzi najnowsze publikacje i potrafi umiejętnie je wykorzystać do pogłębionej analizy problemu. Nie ogranicza się do cytowania, lecz prowadzi dialog z poglądami doktryny, wskazuje na kontrowersje, różnice stanowisk i ewolucję poglądów w doktrynie oraz praktyce. Istotna jest wysoka umiejętność korzystania z literatury zagranicznej, w tym z najnowszych opracowań oraz materiałów źródłowych, takich jak raporty, projekty legislacyjne czy dokumenty z prac Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego.

3. Język i styl wypowiedzi

Styl wypowiedzi jest konsekwentnie naukowy, precyzyjny i zgodny z wymogami tekstów prawnych. Autorka posługuje się poprawną polszczyzną, zachowując spójność logiczną oraz poprawność składniową i fleksyjną. Zdarzają się nieliczne, drobne potknięcia stylistyczne czy językowe (np. „w na tle”, „odnoszące się metod”), typowe dla rozbudowanych prac naukowych, np. sporadyczne powtórzenia wyrazów lub nieco zbyt długie, wielokrotnie złożone zdania, które mogą utrudniać płynność lektury.

Nie zauważyłem niepoprawnych form fleksyjnych, błędów w odmianie nazw własnych ani nieprawidłowości w użyciu terminologii prawniczej. Praca cechuje się wysoką kulturą języka, a ewentualne drobne niedociągnięcia stylistyczne nie wpływają na jej wartość merytoryczną ani nie zakłócają odbioru całości.

4. Struktura opracowania i ocena rozdziałów

Przyjęta struktura rozdziałów jest dobrze przemyślana i czytelna, co potwierdza zarówno układ spisu treści, jak i sposób prowadzenia wywodu w poszczególnych częściach pracy. Odpowiada standardom opracowań naukowych w dziedzinie prawa. Nie zauważono zbędnych powtórzeń ani niejasności w układzie materiału, kolejne zagadnienia są omawiane w logicznej kolejności, a przejścia między rozdziałami są uzasadnione merytorycznie. Wewnątrz rozdziałów zastosowano przejrzysty podział na paragrafy i podpunkty, co pozwala na łatwe odnalezienie

interesujących fragmentów oraz ułatwia orientację w tekście. Każdy rozdział kończy się wnioskami cząstkowymi, co sprzyja podsumowaniu i syntetyzowaniu przedstawionych analiz.

Każdy rozdział stanowi logicznie wyodrębnioną całość, poświęconą odrębnemu aspektowi analizowanego zagadnienia. Wstęp jasno określa cele badawcze i uzasadnia przyjęty podział tematyczny, a następnie kolejne rozdziały prowadzą czytelnika od szerokiego, historyczno-teoretycznego tła (geneza systemu norm kolizyjnych), przez analizę obowiązujących regulacji i ich zakresu, aż po szczegółowe kwestie poszukiwania prawa właściwego, zagadnienia części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego, problematykę ubezpieczeń komunikacyjnych oraz końcową ocenę i propozycje *de lege ferenda*.

Moje jedyne większe zastrzeżenie dotyczy braku uwzględnienia w szerszym zakresie problematyki pojazdów autonomicznych (choć z drugiej strony zagadnienie to może zasługiwać na odrębne opracowanie). Należy mieć na uwadze, że w istotny sposób komplikują one interpretację szkód pośrednich w prawie kolizyjnym, ponieważ zmieniają zarówno strukturę odpowiedzialności, jak i proces ustalania przyczyn szkody oraz identyfikacji podmiotów odpowiedzialnych. W przypadku pojazdów autonomicznych, pojawia się wiele nowych podmiotów potencjalnie odpowiedzialnych za szkody, w tym producent pojazdu, producent oprogramowania, operator systemu, a nawet podmioty odpowiedzialne za infrastrukturę cyfrową. W kontekście szkód pośrednich, ustalenie związku przyczynowego pomiędzy konkretnym zachowaniem (lub zaniechaniem) a powstałą szkodą staje się znacznie trudniejsze, zwłaszcza gdy szkoda wynika z błędu algorytmu, wadliwego działania systemu czy też złożonej interakcji różnych elementów technicznych.

Prawo kolizyjne, które dotychczas opierało się na stosunkowo prostych łącznikach (np. miejsce wypadku, miejsce zwykłego pobytu poszkodowanego lub sprawcy), musi obecnie uwzględniać transgraniczny charakter działania autonomicznych systemów oraz fakt, że elementy pojazdu, zarówno fizyczne, jak i cyfrowe, mogą pochodzić z różnych jurysdykcji. To prowadzi do sytuacji, w której szkoda pośrednia może być skutkiem działania lub zaniechania podmiotu z innego państwa niż miejsce wypadku, co komplikuje zarówno wybór prawa właściwego, jak i dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych.

Dodatkowo, pojazdy autonomiczne mogą powodować szkody pośrednie o nowym charakterze, np. wynikające z awarii oprogramowania, przerwy w działaniu systemów komunikacyjnych czy błędnych decyzji algorytmicznych, które nie byłyby możliwe w przypadku tradycyjnych pojazdów. W praktyce oznacza to, że poszkodowany może mieć trudności z udowodnieniem, że szkoda pośrednia była wynikiem konkretnego błędu systemu lub producenta, a nie np. nieprzewidzianych okoliczności zewnętrznych.

W doktrynie podkreśla się również (to Autorka zauważa), że obecne normy kolizyjne są nadmiernie złożone i nieprzystosowane do specyfiki szkód wyrządzanych przez pojazdy autonomiczne, zwłaszcza w zakresie szkód pośrednich, których identyfikacja i przypisanie odpowiedzialności wymaga nowego podejścia legislacyjnego oraz dostosowania zasad ustalania prawa właściwego do realiów cyfrowych i transgranicznych. W konsekwencji, autonomiczne pojazdy wymuszają nie tylko reinterpretację pojęcia szkody pośredniej, ale także reformę przepisów kolizyjnych, aby zapewnić poszkodowanym realną możliwość dochodzenia roszczeń w złożonym środowisku technologicznym i prawnym. Szkoda, że Autorka nie pokusiła się tu o przedstawienie bardziej rozbudowanej propozycji kolizyjnoprawnej, np. przy uwzględnieniu prac unijnych dotyczących projektu dyrektywy AILD (jedynie chwilowo, jak się wydaje, porzuconej) czy zmienionej dyrektywy PLD.

Drugie zastrzeżenie dotyczy objętości pracy. Jest niepotrzebnie rozbudowana (prawie 500 stron!) a część zagadnień mogłoby zostać skróconych, bez szkody dla jej zawartości. Na przykład nie było niezbędne tak szerokie omówienie w ramach oddzielnych rozdziałów problematyki jurysdykcji krajowej czy instytucji ogólnych prawa prywatnego międzynarodowego, jak np. klauzuli porządku publicznego.

Ocena poszczególnych rozdziałów przedstawia się następująco.

Rozdział pierwszy rozprawy stanowi pogłębione wprowadzenie do problematyki kolizyjnoprawnej odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych. Autorka konsekwentnie prowadzi czytelnika przez historyczny rozwój norm kolizyjnych, poczynwszy od klasycznej zasady *lex loci delicti*, aż po współczesne, bardziej elastyczne

podejścia, uwzględniające zarówno wpływ doktryny amerykańskiej, jak i europejskie tendencje legislacyjne oraz orzecznicze.

Na uznanie zasługuje szczegółowe omówienie genezy i ewolucji łączników kolizyjnych. Autorka nie ogranicza się do prostego przedstawienia chronologii zmian, lecz ukazuje ich uwarunkowania teoretyczne i praktyczne, a także wpływ czynników społecznych, gospodarczych i politycznych na kształtowanie się nowych rozwiązań. Wskazuje, że tradycyjny łącznik miejsca deliktu, wywodzący się z zasady terytorializmu i powiązania odpowiedzialności cywilnej z odpowiedzialnością karną, przez długi czas dominował w europejskich systemach prawnych, czego przykładem jest orzecznictwo francuskie. Jednocześnie ukazuje, jak sztywność tej reguły prowadziła do niekiedy niekorzystnych, wręcz niesprawiedliwych rezultatów, co w drugiej połowie XX wieku stało się przedmiotem krytyki i impulsem do poszukiwania rozwiązań bardziej elastycznych.

Szeroko omówione zostały amerykańskie koncepcje, które, jak słusznie zauważa Autorka, odegrały rolę „poligonu doświadczalnego” (s. 29) dla współczesnych metod prawa kolizyjnego. Wskazane przez Autorkę przykłady dobrze pokazują, jak w praktyce sądowej zaczęto odchodzić od automatyzmu na rzecz poszukiwania prawa najściślej związanego ze sprawą. Autorka trafnie podkreśla, że choć teorie te spotkały się z krytyką w Europie, głównie z powodu obaw o utratę pewności co do prawa właściwego, to jednak wywarły istotny wpływ na ewolucję europejskich rozwiązań, prowadząc do stopniowego wprowadzania wyjątków od klasycznej reguły oraz powstania klauzul korekcyjnych.

W omawianym rozdziale widoczna jest również świadomość Autorki co do szerszego kontekstu zmian, m.in. tzw. materializacji prawa prywatnego międzynarodowego, polegającej na odejściu od neutralności aksjologicznej norm kolizyjnych na rzecz ich orientacji na określone cele społeczne, ekonomiczne i polityczne. Wskazanie na dążenie do „sprawiedliwości kolizyjnoprawnej” (s. 38) i ochronę słabszych uczestników stosunków prawnych (w tym poszkodowanych w wypadkach drogowych) koresponduje z najnowszymi tendencjami w prawie europejskim i unijnym.

Dużym atutem rozdziału jest umiejętne połączenie analizy historycznej z komparatystyką prawną oraz klarowne wskazanie, jak rozwiązania przyjęte w konwencji haskiej z 1971 r. i rozporządzeniu Rzym II są efektem kompromisu między przewidywalnością a elastycznością. Autorka nie unika przy tym wskazania problemów praktycznych wynikających z równoległego obowiązywania różnych reżimów kolizyjnych oraz braku pełnej koordynacji między nimi.

Rozdział jest napisany językiem precyzyjnym, z dużą erudycją i znajomością literatury przedmiotu zarówno polskiej, jak i obcojęzycznej. Zastosowane przypisy i obszerna bibliografia świadczą o rzetelności warsztatu naukowego. Szerokie tło historyczno-doktrynalne jest w pełni uzasadnione i stanowi solidny fundament dla dalszych rozważań.

W drugim rozdziale rozprawy Autorka przechodzi do analizy aktualnie obowiązujących norm kolizyjnych dotyczących transgranicznych wypadków drogowych. Rozdział ten jest rozbudowany i obejmuje szerokie spektrum zagadnień. Od podstaw jurysdykcyjnych, przez relacje między różnymi źródłami prawa, aż po szczegółowe omówienie zakresu zastosowania poszczególnych reżimów kolizyjnych.

Na początku Autorka koncentruje się na normach jurysdykcyjnych, podkreślając ich fundamentalne znaczenie dla praktyki dochodzenia roszczeń w sprawach z elementem zagranicznym. Wskazuje, że ustalenie sądu, przed którym zostanie wytoczone powództwo, determinuje nie tylko przebieg postępowania, ale także to, które normy kolizyjne zostaną zastosowane do ustalenia prawa właściwego. Szczegółowo analizuje podstawy jurysdykcji zarówno wobec sprawców szkody, jak i ubezpieczycieli, pokazując, jak wielowarstwowy i niejednoznaczny bywa wybór sądu właściwego w praktyce międzynarodowej. Ta część rozdziału została napisana z dużą precyzją i uwzględnia zarówno regulacje unijne, jak i bilateralne oraz krajowe, co pozwala czytelnikowi zrozumieć, jak złożone i wielowymiarowe jest to zagadnienie. Mogłaby jednak zostać znacznie skrócona, tylko do części ściśle związanej z problematyką kolizyjnoprawnej wypadków drogowych.

W dalszej części rozdziału Autorka przechodzi do problematyki współistnienia różnych reżimów kolizyjnych. Trafnie identyfikuje fragmentaryzację źródeł prawa jako jedno z głównych wyzwań współczesnego prawa kolizyjnego w obszarze wypadków drogowych. Analizuje relacje

między konwencją haską z 1971 r., rozporządzeniem Rzym II, konwencjami bilateralnymi oraz normami krajowymi. Wskazuje na praktyczne trudności wynikające z nakładania się zakresów zastosowania poszczególnych aktów prawnych, a także na brak jednoznacznych reguł rozstrzygania kolizji między nimi. Szczególną uwagę poświęca tzw. klauzulom zgodności i mechanizmom pierwszeństwa, które (choć mają na celu uporządkowanie relacji między źródłami prawa) często prowadzą do niejasności i sporów interpretacyjnych. W tej części rozdziału Autorka wykazuje się bardzo dobrą orientacją w orzecznictwie oraz literaturze przedmiotu, a także umiejętnością syntetyzowania skomplikowanych zagadnień systemowych.

Kolejnym silnym punktem rozdziału jest analiza zakresu zastosowania konwencji haskiej i rozporządzenia Rzym II. Autorka nie ogranicza się do prostego zestawienia zakresów czasowego, terytorialnego i przedmiotowego obu aktów, lecz szczegółowo omawia ich praktyczne znaczenie, wskazując na różnice w definicjach kluczowych pojęć, takich jak „wypadek drogowy”, „pojazd”, czy „związanie z ruchem”. Zwraca uwagę na specyficzne sytuacje, takie jak wypadki z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej czy pojazdów autonomicznych (choć zbyt krótko i tylko z powtórzeniem podstawowych ustaleń z doktryny). Fragment ten pokazuje, jak dynamiczny rozwój technologii i zmiany społeczne wpływają na praktykę stosowania przepisów kolizyjnych i wymagają ich ciągłej adaptacji.

Rozdział trzeci rozprawy doktorskiej uważam za centralny element przeprowadzonej analizy, ponieważ Autorka skupia się w nim na mechanizmach poszukiwania prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnoprawnej wynikającej z wypadków drogowych. W sposób metodyczny i pogłębiony przedstawione zostały zarówno rozwiązania oparte na łączniku subiektywnym, jak i łącznikach obiektywnych, dokonując przy tym szczegółowego porównania reżimów kolizyjnoprawnych konwencji haskiej z 1971 r. oraz rozporządzenia Rzym II.

Rozdział ten napisany jest z dużą precyzją i erudycją, a przy tym zachowuje przejrzystość wywodu. Autorka umiejętnie łączy analizę dogmatyczną z prawnoporównawczą, a także nie unika odniesień do praktyki orzeczniczej. Praca nad tym rozdziałem świadczy o bardzo dobrej znajomości problematyki i wysokim poziomie warsztatu naukowego. Całość stanowi spójną, logicznie uporządkowaną i wyczerpującą analizę kluczowych mechanizmów wskazywania prawa

właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych, tworząc solidną podstawę do kolejnych rozważań zawartych w dalszych częściach rozprawy.

W części poświęconej łącznikom subiektywnym Autorka ocenia dopuszczalność wyboru prawa przez strony, uwzględniając zarówno ograniczenia, jak i potencjalne korzyści płynące z autonomii woli w sprawach deliktowych. Szczegółowo omawia warunki, w jakich taki wybór jest dopuszczalny, wskazując na wymóg wyrażności oraz ochronę interesów osób trzecich, a także na różnice pomiędzy wyborem *ex ante* i *ex post*. Analiza ta jest rzetelna i oparta na bogatym materiale źródłowym, co pozwala czytelnikowi zrozumieć praktyczne znaczenie tej instytucji oraz jej ograniczenia.

Kolejna część rozdziału poświęcona jest łącznikom obiektywnym, które stanowią podstawowy mechanizm wskazywania prawa właściwego w sprawach transgranicznych wypadków drogowych. Autorka prezentuje szczegółowo rozwiązania przyjęte w obu głównych reżimach kolizyjnych, ukazując ich zalety i wady. W przypadku konwencji haskiej z 1971 r. analizuje regułę ogólną oraz wyjątki, takie jak łącznik miejsca rejestracji pojazdu, miejsca stałego stacjonowania pojazdu czy miejsce zwykłego pobytu stron. Wskazuje na kazuistyczny charakter tych rozwiązań oraz ich praktyczną przewidywalność, ale także na ograniczenia w elastyczności. Z kolei rozporządzenie Rzym II, oparte na łączniku miejsca szkody, przewiduje wyjątki na rzecz wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron oraz klauzulę korekcyjną. Przydatne są rozważania dotyczące problematyki złożonych konfiguracji podmiotowych oraz przypadków, w których uczestniczy wypadku jest wiele osób lub pojazdów.

W rozdziale nie zabrakło także analizy zakresu statutu wypadkowego. Autorka systematycznie omawia, jakie kwestie wchodzą w zakres prawa właściwego, poczynając od przesłanek i zakresu odpowiedzialności, przez podstawy zwolnienia od odpowiedzialności, podział odpowiedzialności, aż po problematykę przedawnienia roszczeń. Szczegółowo przedstawia także zagadnienia dotyczące osób pośrednio poszkodowanych, zbywalności roszczeń oraz odpowiedzialności za czyny innych osób.

Na uznanie zasługuje krytyczna ocena funkcjonowania analizowanych rozwiązań. Autorka nie ogranicza się do przedstawienia przepisów, lecz wskazuje na ich praktyczne implikacje,

możliwe trudności interpretacyjne oraz wpływ na sytuację poszkodowanych. Wskazuje na ewolucję podejścia do ochrony słabszych uczestników stosunków prawnych na rosnące znaczenie materializacji prawa prywatnego międzynarodowego. Rozważania te są aktualne i korespondują z najnowszymi tendencjami w europejskim prawie kolizyjnym.

Świetne są wnioski zamieszczone na końcu tego rozdziału, a w szczególności przykładowe stany faktyczne, które doskonale oddają różnice w podejściu konwencji haskiej oraz rozporządzenia Rzym II.

Czwarty rozdział rozprawy koncentruje się na wybranych zagadnieniach części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego. Autorka podejmuje tu trzy kluczowe instytucje: uwzględnianie przepisów miejsca wypadku, przepisy wymuszające swoje zastosowanie oraz klauzulę porządku publicznego, analizując ich praktyczną rolę i wpływ na stosowanie prawa właściwego. O ile zasadne jest uwzględnienie pierwszego z nich, o tyle niepotrzebnie szeroko omówiono pozostałe dwa. Wystarczyło odniesienie się tylko do wątków istotnych dla wypadków drogowych, zamiast szczegółowego omawiania tych instytucji.

Rozdział rozpoczyna się od szczegółowego omówienia problematyki uwzględniania przepisów *loci accidentii*, czyli regulacji obowiązujących w miejscu zdarzenia. Autorka trafnie rozróżnia pojęcie „stosowania” od „uwzględniania” przepisów, podkreślając, że sąd może być zobowiązany do uwzględnienia określonych norm miejsca wypadku nawet wtedy, gdy nie są one prawem właściwym dla rozstrzyganej sprawy. Wskazuje na rolę dyskrecjonalności sędziowskiej w ocenie, które przepisy powinny zostać uwzględnione, oraz analizuje sytuacje, w których sąd bierze pod uwagę normy spoza miejsca zdarzenia, zwłaszcza w kontekście oceny zachowania poszkodowanego. Ta część rozdziału dobrze pokazuje, jak złożone i wielowymiarowe są mechanizmy kolizyjne w praktyce, a także jak istotne jest wyważenie między przewidywalnością a elastycznością rozstrzygnięć.

Piąty rozdział rozprawy stanowi pogłębioną analizę problematyki obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w kontekście kolizyjnoprawnym. Decyzja o uwzględnieniu tego zagadnienia jest bardzo dobrze umotywowana.

Autorka rozpoczyna od przedstawienia historycznego rozwoju systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Europie, wskazując na ewolucję od rozwiązań krajowych do systemów o charakterze międzynarodowym. Szczegółowo omawia powstanie i funkcjonowanie Systemu Zielonej Karty, który zapewnia ochronę poszkodowanym w wypadkach drogowych z udziałem pojazdów zarejestrowanych w różnych państwach, a także analizuje rozwój unijnych dyrektyw komunikacyjnych, które stopniowo harmonizowały i rozszerzały zakres ochrony na terytorium Unii Europejskiej.

W kolejnych częściach rozdziału Autorka podejmuje kluczowe zagadnienie prawa właściwego dla dopuszczalności roszczenia bezpośredniego (*actio directa*) przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy wypadku. Przeprowadza porównawczą analizę rozwiązań przyjętych w konwencji haskiej z 1971 r. oraz rozporządzeniu Rzym II, wskazując na różnice w zakresie wskazania prawa właściwego oraz zakresu normy kolizyjnej. Wskazuje, że zarówno konwencja, jak i rozporządzenie przewidują możliwość skierowania roszczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela, jednak szczegóły dotyczące wyboru prawa właściwego oraz zakresu ochrony mogą się różnić w zależności od zastosowanego reżimu. Analiza ta jest szczegółowa i obejmuje zarówno aspekty teoretyczne, jak i praktyczne, w tym konsekwencje dla poszkodowanych oraz ubezpieczycieli.

Wartościowa jest też część rozdziału poświęcona kolizyjnoprawnym aspektom dochodzenia roszczeń w ramach Systemu Zielonej Karty oraz unijnych dyrektyw komunikacyjnych. Autorka omawia problematykę rozgraniczenia statutów: prawa właściwego dla odpowiedzialności sprawcy, prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia oraz prawa właściwego dla roszczenia bezpośredniego. Wskazuje na praktyczne trudności związane z koordynacją tych reżimów, zwłaszcza w przypadkach, gdy wypadek ma miejsce w państwie innym niż państwo zamieszkania poszkodowanego lub gdy uczestniczą w nim pojazdy zarejestrowane w różnych krajach. Analizuje również sytuacje, w których poszkodowany dochodzi roszczeń od reprezentanta roszczeń lub organu odszkodowawczego, a także problematykę prawa właściwego w przypadku skierowania roszczenia do funduszu gwarancyjnego.

Nie unika także trudnych zagadnień dotyczących relacji pomiędzy przepisami unijnych dyrektyw komunikacyjnych a regulacjami kolizyjnoprawnymi. Wskazuje na niejednoznaczności w

kwalifikacji niektórych przepisów dyrektyw jako norm kolizyjnych oraz na rozbieżności w orzecznictwie TSUE dotyczące zakresu ochrony ubezpieczeniowej. Szczegółowo omawia również kontraktowy charakter zakresu ochrony ubezpieczeniowej oraz wpływ tego zagadnienia na wybór prawa właściwego.

Rozdział ten ma duże znaczenie praktyczne, nie tylko naukowe. Autorka wykazała tu wysoką umiejętność oceny złożonych zagadnień na styku prawa prywatnego międzynarodowego i prawa ubezpieczeniowego. W sposób przejrzysty wykazała na ich znaczenie dla ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych oraz dla funkcjonowania systemów ubezpieczeniowych. Rozdział ten stanowi istotny wkład w zrozumienie roli obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w systemie kolizyjnoprawnym.

Ostatni, szósty rozdział rozprawy pełni kluczową funkcję syntetyzującą i krytyczną, stanowiąc zarazem podsumowanie całości przeprowadzonych analiz oraz próbę odpowiedzi na pytanie o efektywność i adekwatność obowiązującego systemu norm kolizyjnych w zakresie transgranicznych wypadków drogowych. Autorka w pierwszej kolejności dokonuje oceny dwóch reżimów prawnych konwencji haskiej z 1971 r. oraz rozporządzenia Rzym II pod kątem ich genezy, założeń, zakresu oraz praktycznego funkcjonowania. Wskazuje na historyczny kompromis, jaki legł u podstaw konwencji haskiej, podkreślając jej przewidywalność i przydatność dla ubezpieczycieli, ale jednocześnie zauważa, że rozwiązania te mogą być nie w pełni dostosowane do współczesnych potrzeb, zwłaszcza z perspektywy ochrony poszkodowanych (dlaczego jednak zapomina odnieść się w tym zakresie szerzej do rozwoju technologicznego wpływającego bezpośrednio na złożoność wypadków?).

W dalszej części rozdziału Autorka omawia dotychczasowe propozycje doktryny dotyczące rozwiązania problemu współistnienia konwencji haskiej z 1971 r. i rozporządzenia Rzym II. Przedstawia różne koncepcje, od uzupełniającego stosowania rozporządzenia, przez interpretację konwencji zgodnie z celami prawa unijnego, po propozycje zmian legislacyjnych, w tym przystąpienie UE do konwencji haskiej, wypowiedzenie konwencji lub nowelizację rozporządzenia Rzym II. Wskazuje na potrzebę wypracowania spójnej wizji unifikacji przepisów kolizyjnych, podkreślając, że obecny stan prawny nie sprzyja pewności i przewidywalności rozstrzygnięć, a

także nie zapewnia optymalnej ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych.

Na podkreślenie zasługuje autorska propozycja udoskonalenia systemu kolizyjnoprawnego. Doktorantka postuluje rozważenie wprowadzenia odrębnej normy kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, opartej na łączniku miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego. Argumentuje, że takie rozwiązanie zwiększyłoby efektywność ochrony poszkodowanych, zapewniłoby większą przewidywalność oraz lepszą koordynację między jurysdykcją a prawem właściwym. Propozycja ta została szczegółowo uzasadniona zarówno z perspektywy praktyki sądowej, jak i teoretycznych postulatów materializacji prawa prywatnego międzynarodowego. Zabrakło jednak dodatkowego uzasadnienia powyższej propozycji wyzwaniami związanymi z rozwojem technologicznym.

Popieram końcową tezę o potrzebie przyjęcia rozwiązania kolizyjnoprawnego ukierunkowanego na ochronę poszkodowanego. Takie podejście jest moim zdaniem zgodne z ogólnymi tendencjami rozwoju prawa prywatnego międzynarodowego, które mają zapewnić przewidywalność, pewność i sprawiedliwość w rozstrzyganiu sporów transgranicznych, z jednoczesnym uwzględnieniem interesów osób poszkodowanych. Wydaje się jednak, że Autorka mogła jeszcze szerzej uzasadnić tę propozycję, odwołując się do argumentów związanych z dynamicznym rozwojem nowych technologii. Warto bowiem podkreślić, że nie chodzi tu wyłącznie o pojazdy całkowicie autonomiczne, ale również o stopniową autonomizację tradycyjnych samochodów, co już dziś prowadzi do zacierania się granic pomiędzy odpowiedzialnością kierowcy a odpowiedzialnością producenta czy operatora systemów informatycznych. To zagadnienie zasługuje na dodatkowe wyjaśnienie ze strony Autorki (np. w przypadku podjęcia decyzji o publikacji opracowania, do czego zachęcam).

Pomimo tego zastrzeżenia uważam, że ostatni rozdział nie tylko dobrze podsumowuje przeprowadzone badania, ale wnosi także istotny wkład do dyskusji nad przyszłością prawa kolizyjnego w zakresie transgranicznych wypadków drogowych, stanowiąc wartościowe zakończenie pracy o dużych walorach naukowych i praktycznych.

III. Wnioski

Na podstawie przeprowadzonej analizy rozprawy doktorskiej mgr Aleksandry Wasielewicz pt. „*Prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych*” stwierdzam, że w pełni spełnia ona przesłanki ustawowe. Stanowi oryginalne i kompleksowe opracowanie problematyki prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych, wykazuje wysoki poziom merytoryczny, bardzo dobrą orientację w literaturze przedmiotu oraz umiejętność krytycznej analizy i formułowania własnych wniosków. Praca jest poprawna pod względem językowym i formalnym, a jej struktura jest klarowna i logiczna.

Mając na uwadze przyjęte kryteria oceny, stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska spełnia warunki stawiane tego typu opracowaniom i wnioskuję o dopuszczenie do jej publicznej obrony.

Marek Świerczyński

dr hab. Marek Świerczyński, prof. UKSW