

## Autoreferat

### 1. Imię i nazwisko

Daniel Dąbrowski

### 2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe lub artystyczne – z podaniem podmiotu nadającego stopień, roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej

Dnia 20 kwietnia 2000 r. ukończyłem stacjonarne studia magisterskie na kierunku prawo na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z wynikiem bardzo dobrym, uzyskując tytuł zawodowy magistra. Egzamin magisterski obroniłem z oceną bardzo dobrą (nr dyplomu 1887 – załącznik nr 3). Temat pracy magisterskiej: *Swoboda stron w kształtowaniu treści umowy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością*. Promotorem pracy magisterskiej był dr hab. prof. US Zbigniew Kuniewicz.

Dnia 27 stycznia 2009 r. uzyskałem stopień naukowy doktora nauk prawnych w dyscyplinie prawo, który został mi nadany uchwałą Rady Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na podstawie przedstawionej rozprawy doktorskiej *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną*. Promotorem rozprawy był prof. dr hab. Jacek Napierała, zaś recenzentami: dr hab. prof. UAM Andrzej Janiak oraz prof. dr hab. Wojciech Pyziół (załącznik nr 3).

### 3. Informacja o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych lub artystycznych

Od 1 października 2001 r. do 30 września 2015 r. byłem zatrudniony jako asystent na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego (początkowo w Zespole Prawa Transportowego i Ubezpieczeń, następnie w Katedrze Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń), a od 1 października 2015 r. do 30 września 2019 r. jako adiunkt na tym samym Wydziale i w tej samej Katedrze.

Od 1 października 2019 r. do chwili obecnej jestem zatrudniony jako adiunkt na Uniwersytecie Szczecińskim w Instytucie Nauk Prawnych (członek Zespołu Badawczego Cywilnoprawnych Problemów Obrotu Gospodarczego).

Uzupełniająco wskazuję, że w latach 2000 – 2004 odbyłem aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Szczecinie. W 2004 r. złożyłem egzamin radcowski z wynikiem bardzo dobrym, a uchwałą Rady Okręgowej Izby Radców Prawnych w Szczecinie z 7 czerwca 2004 r. zostałem wpisany na listę radców prawnych prowadzonych przez Radę Okręgowej Izby Radców Prawnych w Szczecinie. Od tego czasu wykonuję zawód radcy prawnego.

#### **4. Omówienie osiągnięć, o których mowa w art. 219 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.).**

##### **4.1. Wskazanie rozprawy habilitacyjnej**

Jako osiągnięcie naukowe, o którym mowa w art. 219 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce wskazuję monografię mojego autorstwa *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-979-0, ss. 492; recenzenci wydawniczy: prof. dr hab. Jacek Napierała, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, dr hab. Marcin Krajewski, Uniwersytet Warszawski

##### **4.2. Uzasadnienie wyboru tematu pracy. Wskazanie celu rozprawy oraz metod badawczych**

Impulsem do rozwoju przewozów multimodalnych była tzw. rewolucja kontenerowa, która miała miejsce pod koniec lat 50. ubiegłego wieku i będąca jej rezultatem możliwość łatwiejszego świadczenia usług przewozowych o charakterze *door-to-door*, tj. bezpośrednio od nadawcy (z jego fabryki, magazynu itp.) do odbiorcy. Wykorzystanie kontenera usprawnia i przyspiesza proces przewozowy, a także – dzięki temu, że kontener pełni funkcje opakowania – zmniejsza ryzyko powstania szkody w toku tego procesu. Ułatwia także skorzystanie ze środków transportu pochodzących z różnych gałęzi podczas tej samej operacji przewozowej. W ostatnich latach przewozy multimodalne zyskują na znaczeniu także na skutek powstawania nowoczesnej infrastruktury (terminali intermodalnych) oraz w związku z rozwojem tzw. inteligentnej logistyki: wykorzystywaniem osiągnięć informatycznych, cyfryzacją danych, optymalizacją łańcuchów logistycznych itp.

Nowe zjawiska gospodarcze zwykle rodzą nowe problemy prawne. Tak stało się także z przewozami multimodalnymi oraz umową, na podstawie której są one wykonywane – umową multimodalnego przewozu towarów, w ramach której jeden przewoźnik zobowiązuje się

do przewozu towarów środkami transportu z co najmniej dwóch gałęzi transportu, przy czym bierze na siebie odpowiedzialność za cały przewóz (co nie wyklucza wykorzystywania podwykonawców). Jeszcze przed rewolucją kontenerową podejmowano działania mające na celu uregulowanie tej umowy na poziomie międzynarodowym. Intensyfikacja tych działań nastąpiła na początku lat 60. ubiegłego wieku i po wielu nieudanych inicjatywach, doprowadziła do uchwalenia w 1980 r. międzynarodowej konwencji o umowie przewozu multimodalnego (MTC). Konwencja ta nie weszła jednak w życie ze względu na brak wystarczającej liczby ratyfikacji. To samo dotyczy, przynajmniej na razie, tzw. reguł rotterdamskich, czyli podpisanej w 2009 r. Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską, która – choć dotyczy głównie przewozów morskich – reguluje także przewozy multimodalne z odcinkiem morskim. Mimo że konwencja jest nowoczesnym aktem prawnym, nie zyskała do tej pory akceptacji wystarczającej liczby państw i nie weszła w życie.

Z jednej strony zatem występuje ogromny wzrost znaczenia przewozów multimodalnych, z drugiej zaś istnieje luka regulacyjna, która – przynajmniej w pewnym stopniu – może stanowić przeszkodę w rozwoju tego rodzaju przewozów. Luka ta częściowo wypełniana jest aktami o charakterze *soft law* stosowanymi przez strony na podstawie porozumienia, chociaż status prawny oraz skuteczność tych aktów mogą być wątpliwe, zwłaszcza wówczas, gdy ich regulacje wchodzi na pole zastrzeżone dla konwencji unimodalnych, tzn. konwencji normujących przewozy określonymi środkami transportu. Reakcją na brak aktu o charakterze międzynarodowym są także działania podejmowane przez ustawodawców krajowych, którzy wprowadzają w prawie wewnętrznym szczególne rozwiązania dotyczące umowy przewozu multimodalnego. Dotyczy to np. takich państw jak Niemcy, Hiszpania czy Holandia. W Polsce umowie multimodalnego przewozu towarów nie poświęcono jednak takiej szczególnej regulacji. Brak jest także większego zainteresowania tym typem umowy ze strony doktryny. Taki stan rzeczy sprawia, że dotyczący jej temat badawczy jest wyjątkowo atrakcyjny. Pozwala bowiem na analizę instytucji prawnej, której rola wzrasta, a którą – jak pokazują liczne próby podejmowane na arenie międzynarodowej – trudno ująć w ramy prawne. Temat badawczy obejmuje przy tym najistotniejsze zagadnienia z zakresu prawa umów: wyodrębnienie określonego typu umowy spośród innych oraz „odnalezienie” właściwych norm prawnych, regulujących prawa i obowiązki stron tej umowy. Ze względu na to, że umowa multimodalnego przewozu towarów nie została uregulowana w sposób jednolity, konieczne jest poszukiwanie regulacji prawnych właściwych dla tej umowy, które trzeba odtworzyć z szeregu

obowiązujących aktów prawnych o zróżnicowanym charakterze, co samo w sobie stanowi wyzwanie badawcze.

Zarysowane powyżej okoliczności skłoniły mnie do wyboru tematu pracy. Zdeterminowały także jej cele. Celem zasadniczym jest określenie charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów oraz rekonstrukcja modelu regulacji tej umowy na gruncie systemu prawa polskiego. W pierwszym kroku podjąłem zatem wysiłek ustalenia jaki charakter ma umowa multimodalnego przewozu towarów w swej normatywnej istocie, a w drugim, jakie normy prawne regulują prawa i obowiązki stron tej umowy. Dodatkowym celem pracy, ściśle związanym z jej celem zasadniczym, było zidentyfikowanie szczególnych cech unormowań tych wariantów umowy multimodalnego przewozu towarów, które zostały wyraźnie uregulowane w unimodalnych konwencjach przewozowych (włączając w to wspomnianą już nową konwencję dotyczącą przewozów morskich, tj. reguły rotterdamskie). Badania w tym zakresie pozwoliły mi na ustalenie, w jakim stopniu unormowania te wpływają na model regulacji prawnej przedmiotowej umowy (lub jak mogą wpłynąć w przyszłości), a także na ile mogą stanowić wzorzec dla ustawodawcy krajowego.

Praca w zasadniczym swoim zakresie dotyczy problemów dogmatycznych. Skupiłem się na opisanu treści norm prawnych, ustaleniu zakresu ich obowiązywania i znaczenia. Podstawową zastosowaną metodą badawczą była zatem metoda dogmatyczna. Tam, gdzie to konieczne i możliwe starałem się uwzględniać także „prawo w działaniu”, dokonując przeglądu raportów oraz literatury (także spoza nauk prawnych). Pozwoliło to na zidentyfikowanie charakterystycznych faktów społecznych związanych z będącą przedmiotem badań instytucją prawną, jak również umożliwiło formułowanie wniosków krytycznych dotyczących obowiązującego prawa oraz wniosków *de lege ferenda*. Ograniczenie zakresu badań do badań dogmatycznych spowodowało, że pozostałe metody typowe dla tego rodzaju badań miały charakter pomocniczy. W istotnym zakresie wykorzystałem metodę komparatystyczną. Do badań prawnoporównawczych przyjąłem przy tym systemy prawne państw o podobnym ustroju i kulturze prawnej. Stanowiło to pomoc zarówno przy rozstrzygnięciu wątpliwości co do problemów dogmatycznych, jak i przy rozwiązywaniu problemów socjotechnicznych. Przyjąłem przy tym założenie (znajdujące potwierdzenie w badaniach literaturowych), że problem dotyczący metody regulacji przewozów multimodalnych ma charakter uniwersalny, to znaczy, że jest tożsamy na gruncie różnych systemów społecznych i gospodarczych. Pozwoliło to na zastosowanie wskazówek pochodzących z komparatystyki funkcjonalnej. Wziąłem pod uwagę zarówno podobieństwa, jak i różnice w regulacjach różnych państw,

analizując, czy różnice mają swoje uzasadnienie w odmienności zjawisk gospodarczych oraz czy stanowią przejaw innego rozwiązania tego samego problemu.

Metodę historycznoprawną wykorzystałem w celu ukazania ewolucji prawa, w szczególności związku tej ewolucji ze zmianami zachodzącymi w gospodarce (transporcie). Metoda ta pozwala na ujawnienie prawidłowości funkcjonalnych oraz dogmatycznych. Przedmiotem badań historycznoprawnych jest prawo, które dawniej obowiązywało w Polsce, jak i w państwach obcych (jako uzupełnienie badań komparatystycznych). Tę metodę wykorzystałem także przy badaniu projektów aktów prawnych (zwłaszcza konwencji międzynarodowych), które nie weszły w życie.

### **4.3. Treść pracy i jej struktura**

Praca została podzielona na siedem rozdziałów, przy czym każdy z nich w różnym zakresie służy realizacji celu głównego oraz celu dodatkowego.

W rozdziale 1. przedstawiłem rozwój przewozów multimodalnych oraz węzłowe problemy związane z tym rodzajem przewozów i umową, na podstawie której są one wykonywane. Służyło to zdefiniowaniu podstawowych elementów modelu regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów zarówno w odniesieniu do tego jak problemy te rozwiązywane są na gruncie aktualnego stanu prawnego oraz w aspekcie „jak powinno być” (tzn. jak w przyszłości powinna wyglądać regulacja dotycząca tych problemów). W drugiej części rozdziału scharakteryzowałem podstawowe systemy (modele) regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów: system jednolity, system sieciowy oraz zmodyfikowany system sieciowy. Przedstawiłem także historię prac nad instrumentami prawa międzynarodowego, których celem było unormowanie umowy multimodalnego przewozu towarów, uznając że spojrzenie w przeszłość może mieć istotne znaczenie dla prognozowania kierunków rozwoju regulacji omawianej umowy, jak i kształtowania unormowania krajowego. Oprócz omówienia prac podejmowanych w celu stworzenia konwencji międzynarodowej przedstawiłem również badania prowadzone nad cywilnoprawnymi aspektami umowy multimodalnego przewozu towarów w ramach Unii Europejskiej, a także rozwój jednolitych reguł dotyczących przewozów multimodalnych.

W rozdziale 2. przeprowadziłem badania prawnoporównawcze odnoszące się do regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów w Niemczech, Holandii i Hiszpanii. Każda z regulacji została przedstawiona z uwzględnieniem poglądów doktryny i orzecznictwa oraz poddana ocenie.

Rozdział 3. służy określeniu charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów. Na wstępie zwróciłem uwagę na to, że w prawie polskim nie można mówić o jednej umowie przewozu jako umowie nazwanej, ale trzeba wyróżnić kilka typów umowy przewozu, będących odrębnymi umowami nazwanymi uregulowanymi w kodeksie cywilnym i poszczególnych konwencjach przewozowych oraz kodeksie morskim. Następnie wyróżniłem odmiany umowy przewozu, opierając się na kryterium sposobu określenia w umowie wykorzystywanego środka transportu, co miało służyć uporządkowaniu kwestii terminologicznych oraz stanowiło wstęp do badania charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów. Określenie charakteru prawnego wskazanej umowy pozwoliło na wstępną rekonstrukcję modelu regulacji tej umowy w prawie polskim. Model taki ustaliłem zarówno w odniesieniu do umowy multimodalnego przewozu towarów *sensu stricto* (tzn. gdy przewoźnik zobowiązuje się do skorzystania ze środków przewozu pochodzących z co najmniej dwóch gałęzi transportu), jak również do umowy unimodalnego przewozu towarów z opcją wykonania przewozu środkiem transportu innego rodzaju niż wyraźnie umówiony oraz umowy przewozu fleksimodalnego (tzn. gdy środek transportu w ogóle nie został wskazany w umowie).

Rozdział 4. stanowi uzupełnienie rozważań zawartych w rozdziale 3. We wcześniejszym rozdziale wskazałem, że przepisy konwencji unimodalnych mogą znaleźć zastosowanie do odcinków multimodalnego przewozu towarów wykonywanych poszczególnymi rodzajami środków transportu na podstawie odesłania zawartego w art. 775 k.c.<sup>1</sup> W rozdziale 4. skupiłem się natomiast na rozstrzygnięciu, czy przepisy poszczególnych konwencji unimodalnych znajdują zastosowanie do takich odcinków z mocy własnej (*ex proprio vigore*). Zasadniczą część rozważań poświęciłem konwencji CMR<sup>2</sup>. Wynikało to z faktu, iż większość przewozów multimodalnych składa się z odcinka drogowego, który stanowi uzupełnienie odcinka morskiego, lotniczego lub wykonywanego żeglugą śródlądową. Zagadnienie stosowania konwencji unimodalnej do jednego z odcinków przewozu multimodalnego aktualizuje się zatem najczęściej na gruncie konwencji CMR. Tej konwencji dotyczy także większość orzeczeń sądowych wydanych w różnych państwach będących stronami konwencji, które zostały w pracy przedstawione i poddane analizie. Po przeglądzie orzecznictwa oraz literatury przedstawiłem stanowisko własne, zwracając uwagę na konieczność posłużenia się metodami wykładni umów międzynarodowych wynikających z konwencji o prawie traktatów<sup>3</sup>. W dalszej

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r.– Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1610 ze zm.)

<sup>2</sup> Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.).

<sup>3</sup> Konwencja wiedeńska o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439).

kolejności omówiłem problem związany ze stosowaniem przepisów ujednoczonych CIM<sup>4</sup> (przewozy kolejowe), konwencji CMNI<sup>5</sup> (przewozy żeglugą śródlądową) oraz konwencji lotniczych (warszawskiej<sup>6</sup> i montrealskiej<sup>7</sup>) do odcinków przewozu multimodalnego, które – gdyby były rozpatrywane odrębnie – podlegałyby tym konwencjom. Rozdział kończy analiza przepisów reguł hasko-visbijskich<sup>8</sup> w kontekście konosamentu przewozu multimodalnego.

Prezentacja modelu regulacji umowy przewozu multimodalnego nie byłaby pełna, gdyby pominąć przedstawienie unormowań konwencji unimodalnych dotyczących określonych wariantów tej umowy. Poświęcony temu został rozdział 5. W odniesieniu do konwencji CMR dokonałem analizy unormowania przewozów „na barana”, wskazując na istotne kontrowersje związane z wykładnią regulującego ten rodzaj przewozów przepisu art. 2 CMR oraz przedstawiając własne stanowisko w tej kwestii. Prezentując przepisy ujednoczone CIM, zwróciłem uwagę na ich „multimodalizację”, tzn. na ewolucję tych przepisów zmierzającą do objęcia zakresem ich zastosowania szerszego spektrum przewozów uzupełniających przewozy koleją. Uwagi dotyczące konwencji CMNI oraz reguł hasko-visbijskich są ograniczone ze względu na to, że pierwsza z tych konwencji odnosi się do przewozów multimodalnych w bardzo wąskim zakresie, a druga nie zawiera w ogóle dotyczących ich postanowień. Więcej miejsca poświęciłem natomiast konwencjom lotniczym i zawartemu w nich rozwiązaniu problemu szkody niezlokalizowanej, w razie gdy przewóz lotniczy jest uzupełniony przewozem wykonywanym środkami z innych gałęzi transportu.

Rozdział 6. dotyczy multimodalnych aspektów reguł rotterdamskich. Istnieje szansa, choć obecnie niezbyt wielka, że reguły rotterdamskie wejdą w życie, a Polska stanie się ich stroną. W takim wypadku doszłoby do rewolucji w zakresie regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów obowiązującego w Polsce. Z tego względu uznałem za zasadne dokonanie

---

<sup>4</sup> Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158), zmienionej Protokołem sporządzonym w Wilnie 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674).

<sup>5</sup> Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową (CMNI), sporządzona w Budapeszcie 22 czerwca 2001 r. (Dz.Urz. UE L 276 z 21.10.2015 r.) (Polska nie jest stroną tej konwencji).

<sup>6</sup> Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), znowelizowana tzw. Protokołem haskim sporządzonym w Hadze 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, sporządzoną w Guadalajarze 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167).

<sup>7</sup> Konwencja o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235).

<sup>8</sup> Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli 23 lutego 1968 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48).

analizy rozwiązań zastosowanych w tej konwencji. Niezależnie od tego reguły rotterdamskie są konwencją nowoczesną, stworzoną przez wybitnych prawników. Trzeba zatem było zbadać, czy możliwe jest wykorzystanie przyjętych w nich koncepcji w prawie krajowym.

W rozdziale 7. sformułowałem prognozy dotyczące przyszłości regulacji międzynarodowej dotyczącej umowy multimodalnego przewozu towarów. Dokonałem oceny, na ile możliwe jest dostosowanie konwencji unimodalnych, tak aby w większym stopniu wypełniały lukę istniejącą ze względu na brak konwencji dotyczącej takiej umowy. Oszacowałem także szanse przygotowania i wejścia w życie nowego instrumentu o charakterze międzynarodowym lub regionalnym dotyczącego omawianej instytucji. W drugiej części rozdziału (7.3.) sformułowałem natomiast propozycję uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym, wykorzystując wcześniejsze badania prawnoporównawcze oraz dotyczące projektów instrumentów przygotowanych na arenie międzynarodowej.

#### **4.4. Wskazanie wyników końcowych badań**

Przystępując do pracy badawczej sformułowałem cztery hipotezy badawcze (wyartykułowane we Wprowadzeniu do monografii), które były weryfikowane w toku badań. Wyniki badań przedstawiłem we Wnioskach końcowych monografii.

Zgodnie z **pierwszą hipotezą badawczą** umowa multimodalnego przewozu towarów – wbrew twierdzeniom podnoszonym czasem w literaturze – nie jest umową *sui generis*, ale umową przewozu w rozumieniu art. 774 k.c. Zbadanie tej hipotezy wymagało określenia charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów rozumianej w sposób abstrakcyjny (jako pewien empiryczny typ umowy, na podstawie której wykonywany jest przewóz towaru środkami transportu pochodzącymi z co najmniej dwóch rodzajów gałęzi transportu, a przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu). Konieczne było ustalenie, czy stanowi ona odmianę umowy przewozu (w szerokim znaczeniu tego pojęcia), czy też jest umową *sui generis*, sytuującą się pomiędzy umową przewozu a umową spedycji. Badania potwierdziły trafność postawionej hipotezy. Zdecydowały o tym wyniki analizy treści świadczenia spełnianego przez przewoźnika multimodalnego, która jest typowa dla każdej umowy przewozu – jest to działanie polegające na przemieszczeniu rzeczy za pomocą środków transportu. *Differentia specifica* umowy multimodalnego przewozu towarów – wykorzystanie środków transportu należących co najmniej do dwóch gałęzi transportu – nie zmienia jej charakteru prawnego. Dla jej kwalifikacji prawnej nie ma także znaczenia to, że proces przewozu multimodalnego jest zwykle bardziej skomplikowany niż przewozu unimodalnego,

a przewoźnik w jego toku wykonuje zazwyczaj dodatkowe czynności w stosunku do samego przewozu (np. przeładunek, składowanie, opakowanie towaru). Wszystkie te czynności przewoźnika muszą być uznane za mające znaczenie pomocnicze i niewpływające na kwalifikację prawną umowy.

Odrzucenie tezy o charakterze *sui generis* umowy multimodalnego przewozu towarów doprowadziło do jednoznacznego wniosku, że umowa ta – w swoim wariancie podstawowym – jest umową nazwaną, której definicję zawiera art. 774 k.c. Definicja wynikająca z tego przepisu jest bowiem szeroka i nie określa środka transportu wykorzystywanego przez przewoźnika. Zauważyłem jednak, że względu na wielość źródeł prawa regulujących umowę przewozu, w zależności od rodzaju użytego środka transportu oraz trasy przewozu wyróżnić można kilka wariantów tej umowy:

- 1) umowę poddaną reżimowi tytułu XXV k.c. (z uwzględnieniem regulacji art. 775 k.c.) (wspomnianą powyżej);
- 2) umowę poddaną w całości reżimowi ustawy prawo przewozowe;
- 3) umowę poddaną w całości reżimowi jednej z konwencji unimodalnych normujących w ograniczonym zakresie przewóz z użyciem środków transportu różnego rodzaju (art. 2 CMR, art. 1 § 3 i 4 CIM, art. 2 ust. 2 CMNI);
- 4) umowę tzw. przewozu bezpośredniego poddaną reżimowi kodeksu morskiego<sup>9</sup>.

**Druga hipoteza badawcza** głosiła, że przy określaniu praw i obowiązków stron umowy multimodalnego przewozu towarów należy stosować *de lege lata* tzw. system sieciowy, co oznacza, że odcinki wykonywane środkami transportu z różnych gałęzi podlegają reżimowi właściwemu dla danej gałęzi. Również ta hipoteza została potwierdzona w toku badań. Stosowanie systemu sieciowego jest niejako wymuszone przez art. 775 k.c., zgodnie z którym przepisy kodeksu dotyczące umowy przewozu „stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami”. System sieciowy pozwala przy tym na uwzględnienie specyfiki technicznej i ekonomicznej przewozów w poszczególnych gałęziach transportu. Wyklucza też stosowanie do całej umowy przewozu regulacji kodeksu cywilnego dotyczącej tej umowy, która jest lakoniczna i w najmniejszym stopniu nie odpowiada potrzebom nowoczesnego obrotu gospodarczego.

---

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1309, dalej także k.m.).

W pracy podkreśliłem, że odwołanie się do przepisów normujących przewozy w poszczególnych gałęziach transportu nie jest możliwe w sytuacji, w której miejsce wystąpienia zdarzenia prawnie relewantnego nie jest znane. Dotyczy to zwykle wystąpienia tzw. szkody niezlokalizowanej, tzn. gdy nie można ustalić na którym odcinku przewozu doszło do powstania szkody. W takiej sytuacji konieczne jest zastosowanie przepisów ogólnych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika. Jeśli przewóz multimodalny nie obejmuje odcinka morskiego lub lotniczego, należy stosować przepisy ustawy prawo przewozowe<sup>10</sup>, w przeciwnym wypadku – przepisy kodeksu cywilnego (z tego względu, że ustawa prawo przewozowe nie obejmuje zakresem swojego zastosowania przewozów morskich i lotniczych). Kodeks cywilny nie zawiera żadnych szczególnych rozwiązań odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika, wskutek czego niezbędne jest stosowanie zasad ogólnych dotyczących niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez dłużnika.

Stosowanie systemu sieciowego jest zbędne w odniesieniu do tych wariantów umowy multimodalnego przewozu towarów, które mają swoją odrębną regulację. Dotyczy to umowy poddanej w całości reżimowi ustawy prawo przewozowe (np. przewóz kolejowo-drogowy na terenie kraju) oraz umowy poddanej w całości reżimowi poszczególnych konwencji unimodalnych normujących w ograniczonym zakresie przewóz z użyciem środków transportu różnego rodzaju (art. 2 CMR, art. 1 § 3 i 4 CIM, art. 2 ust. 2 CMNI). W tych wariantach wskazane przepisy znajdują zastosowanie również do szkody niezlokalizowanej.

Badania prowadzone w ramach monografii pozwoliły także na potwierdzenie **trzeciej hipotezy badawczej**, zgodnie z którą unimodalne konwencje przewozowe znajdują z mocy własnej (*ex proprio vigore*) zastosowanie do poszczególnych odcinków przewozu wykonywanego na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów. Kwestia ta jest jednoznacznie rozstrzygnięta w odniesieniu do konwencji lotniczych. Regulują one bowiem wyraźnie tzw. przewozy mieszane, wskazując, że przewóz lotniczy wykonywany w ramach przewozu mieszanego (czyli w istocie przewozu multimodalnego) podlega reżimowi tych konwencji. W przypadku konwencji CMR, przepisów ujednoczonych CIM oraz konwencji CMNI dla uzasadnienia tezy o stosowaniu ich *ex proprio vigore* konieczne jest dokonanie wykładni przepisów tych konwencji określających ich zakres zastosowania z uwzględnieniem dyrektyw interpretacyjnych wynikających z konwencji o prawie traktatów. Przyjęta w pracy teza o stosowaniu wskazanych wyżej konwencji do odpowiednich odcinków przewozu

---

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 8, dalej także pr. przew.).

multimodalnego znajduje potwierdzenie w zwykłym znaczeniu wyrazów użytych przy określaniu zakresu zastosowania konwencji z uwzględnieniem kontekstu tych wyrazów oraz przedmiotu i celu konwencji. Przedmiotem i celem każdej z unimodalnych konwencji przewozowych jest uregulowanie umowy przewozu wykonywanej określonym środkiem transportu, ale także samego przewozu wykonywanego takim środkiem transportu, o ile jego podstawą prawną jest umowa. Nie ma znaczenia, czy umowa przewozu, którą zawarły strony, przewiduje wyłącznie przewóz środkiem transportu „właściwym” dla danej konwencji, czy także (obligatoryjnie lub alternatywnie) przewóz środkiem transportu innego rodzaju. Konwencja unimodalna normuje prawa i obowiązki stron odnoszące się do przewozu „właściwym” dla niej środkiem transportu także wtedy, gdy część przewozu wykonywana jest środkiem transportu innego rodzaju. Akceptacja innego zapatrywania godziłaby w unifikacyjny cel poszczególnych konwencji, wykluczając z zakresu ich regulacji znaczną część umów przewozu wykonywanych (częściowo) środkiem transportu, którego dana konwencja dotyczy. Umożliwiłaby także obchodzenie imperatywnych (lub semiimperatywnych, jak w przypadku przepisów ujednoczonych CIM) norm prawnych zawartych w przepisach konwencji. Uzupełniające środki interpretacji, o których mowa w art. 32 konwencji o prawie traktatów, nie dają podstaw do przyjęcia odmiennego rezultatu interpretacji przepisów określających zakres zastosowania konwencji unimodalnych.

Odmienne należy rozstrzygać problem stosowania reguł hasko-visbijskich do morskiego odcinka przewozu multimodalnego. Odmienność ta wynika z wykorzystania przez twórców reguł hasko-visbijskich tzw. podejścia dokumentowego przy określaniu zakresu jej zastosowania. Warunkiem stosowania konwencji do przewozu morskiego jest wystawienie konosamentu morskiego obejmującego ten przewóz. W monografii przychyliłem się do poglądu prezentowanego m.in. przez sądy angielskie i holenderskie, zgodnie z którym jeśli taki konosament został wystawiony, konwencję stosuje się także wówczas, gdy odcinek morski wykonywany jest na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów. Znacznie mniej klarowna jest sytuacja, w której wystawiono konosament przewozu multimodalnego obejmujący cały przewóz multimodalny. To, czy taki dokument jest konosamentem na gruncie reguł hasko-visbijskich (ewentualnie czy stanowi on „podobny dokument, stanowiący tytuł do przewozu towarów morzem”), nie zostało do tej pory jednoznacznie rozstrzygnięte w doktrynie i orzecznictwie. W monografii wskazałem, że cel reguł hasko-visbijskich („zapewnienie ochrony interesów ładunku przed nadmiernie uciążliwymi warunkami w umowie przewozu”) skłania do szerokiego rozumienia terminu „dokument stanowiący tytuł

do przewozu towarów morzem” i akceptacji poglądu, głoszącego że dokument przewozu multimodalnego może być uznany za konosament.

W świetle powyższego umowę multimodalnego przewozu towarów należy – na potrzeby stosowania przepisów konwencji unimodalnych – uznać za umowę regulowaną daną konwencją unimodalną, o ile sam przewóz wykonywany jest środkiem transportu właściwym dla tej konwencji (gdy spełnione są inne przesłanki stosowania konwencji do umowy dotyczącej takiego odcinka przewozu).

Model regulacji prawnej umowy multimodalnego przewozu towarów dopełniają unormowania konwencji unimodalnych poświęcone szczególnym wariantom tej umowy:

W konwencji CMR określono prawa i obowiązki stron umowy przewozu „na barana”, gdy pojazd z towarem przewożony jest środkiem transportu innego rodzaju. Ideę uregulowania takich przewozów oceniłem pozytywnie. Pozytywnie odniosłem się także do konstrukcji, która przewiduje rozciągnięcie reżimu CMR na odcinek przewozu wykonywany innymi środkami transportu niż pojazd drogowy z możliwością uwzględnienia – w określonych sytuacjach – reżimu właściwego dla tego innego środka transportu. Rozwiązanie takie w swym założeniu ma być neutralne dla nadawcy i dla przewoźnika. Temu pierwszemu powinno zapewnić taką samą sytuację, w jakiej znajdowałby się, gdyby na odcinek inny niż drogowy zawarł umowę bezpośrednio z przewoźnikiem przewożącym pojazd z towarem. Przewoźnik drogowy natomiast, w razie wystąpienia zdarzenia podczas przewozu jego pojazdu z towarem, powinien mieć odpowiednie roszczenie zwrotne do przewoźnika przewożącego pojazd, tak by ciężar odszkodowania wypłacanego nadawcy pokrył taki przewoźnik. Wadliwe sformułowanie art. 2 CMR spowodowało jednak, że nie pełni on należycie przypisanych mu funkcji. Pierwszą jego wadą jest wyjątkowo nieprecyzyjne sformułowanie przesłanki, od której spełnienia uzależnione jest stosowanie innego reżimu odpowiedzialności niż reżim wynikający z konwencji CMR. Druga wada związana jest z nieprecyzyjnym wskazaniem przepisów, do których odsyła art. 2 CMR – czy chodzi wyłącznie o przepisy o imperatywnym charakterze, czy także przepisy dyspozytywne oraz czy odesłanie obejmuje przepisy krajowe. Wskazane wady utrudniają stosowanie omawianego przepisu oraz tworzą stan niepewności prawnej co do zasad odpowiedzialności przewoźnika przy przewozach „na barana”.

Odrębne warianty umowy multimodalnego przewozu towarów zostały także uregulowane w przepisach ujednoliconych CIM. Przepisy te regulują dwa odmienne warianty umowy multimodalnego przewozu towarów. Do pierwszego stosuje się w całości reżim właściwy dla

przewozów kolejowych. W przypadku drugiego, obejmującego niektóre umowy przewozu kolejowo-morskiego, odpowiedzialność przewoźnika zostaje odpowiednio zmodyfikowana w celu zbliżenia jej zasad do zasad odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Obecnie obowiązujące art. 1 § 3 i 4 CIM wypełniają częściowo lukę wynikającą z braku instrumentu międzynarodowego dotyczącego przewozów multimodalnych. Ich redakcja jest jednoznaczna. Jednocześnie, co podkreśliłem, nie prowadzą one do konfliktu z konwencjami unimodalnymi. Przepisy o odpowiedzialności za przewozy kolejowo-morskie pozwalają na rozwiązanie problemu szkody niezlokalizowanej oraz na harmonizację reżimu odpowiedzialności przewoźnika kolejowego z reżimem odpowiedzialności przewoźnika morskiego będącego podwykonawcą tego pierwszego.

Konwencje lotnicze nie normują umowy multimodalnego przewozu towarów w sposób bezpośredni. Zawierają jednak normy prawne, które mogą regulować prawa i obowiązki stron takiej umowy. Zastosowana w tych konwencjach konstrukcja domniemania powstania szkody na skutek zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego (z dopuszczeniem dowodu przeciwnego) jest nowatorska i rozwiązuje problem szkody niezlokalizowanej, a jednocześnie nie powoduje konfliktu z konwencjami unimodalnymi. Konstrukcja ta mogłaby być wykorzystana w innych konwencjach unimodalnych (np. w przepisach ujednoczonych CIM w ich kolejnej redakcji w odniesieniu do przewozów kolejowo-drogowych, gdy odcinek drogowy ma charakter międzynarodowy).

W regułach rotterdamskich umowa multimodalnego przewozu towarów (obejmującego odcinek morski) została uregulowana z zastosowaniem tzw. zmodyfikowanego systemu sieciowego. Ideą tego systemu jest rozgraniczenie dwóch reżimów odpowiedzialności: przyjętego w regułach rotterdamskich oraz wynikającego z konwencji unimodalnych. Reżim tych ostatnich konwencji ma znajdować zastosowanie tylko wówczas, gdy szkoda lub przyczyna opóźnienia nastąpiły wyłącznie na odcinku poprzedzającym odcinek morski lub następującym po odcinku morskim. Za szkodę (przyczynę opóźnienia) powstałe na odcinku morskim, a także w każdym przypadku, w którym miejsca szkody (przyczyny opóźnienia) nie da się ustalić lub jeśli można przypisać je do więcej niż jednego odcinka przewozu, przewoźnik miałby ponosić odpowiedzialność na podstawie reguł rotterdamskich. Ponadto – i na tym polega „modyfikacja” systemu sieciowego – do kwestii innych niż odpowiedzialność przewoźnika znajdują zastosowanie wyłącznie reguły rotterdamskie, niezależnie od tego czy chodzi o obowiązki stron umowy na odcinku morskim czy na odcinku poprzedzającym ten odcinek lub następujący po nim. Takie rozwiązanie ujednocza w znacznym stopniu reżim

prawny umowy multimodalnego przewozu towarów, ale jednocześnie niesie za sobą ryzyko konfliktu z unimodalnymi konwencjami przewozowymi. W monografii podkreśliłem, że nienależyte uregulowanie relacji reguł rotterdamskich oraz konwencji unimodalnych jest jednym z czynników utrudniających ratyfikację reguł.

Weryfikacja trzech pierwszych hipotez badawczych pozwoliła na sformułowanie **wniośków**, mających zasadnicze znaczenie dla weryfikacji czwartej hipotezy badawczej.

**Po pierwsze** model regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów ma charakter niejednorodny. Skład zespołu norm prawnych regulujących prawa i obowiązki stron tej umowy jest zróżnicowany w zależności od tego, jakimi rodzajami środków transportu wykonywany jest przewóz multimodalny. Jest to skutek pluralizmu źródeł prawa regulującego umowę przewozu. Pluralizm ten wpływa na kształt regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów na dwa sposoby:

- 1) ze względu na stosowanie systemu sieciowego, każdy odcinek przewozu multimodalnego może podlegać odmiennemu reżimowi wynikającemu z innego źródła prawa,
- 2) niektóre źródła regulujące umowę przewozu normują – do pewnego stopnia – określone warianty umowy multimodalnego przewozu towarów.

Nie istnieje zatem jeden reżim mający zastosowanie do umowy multimodalnego przewozu towarów.

**Po drugie** sposób ukształtowania modelu regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów nie jest efektem świadomej decyzji prawodawcy krajowego. Prawodawca krajowy w zasadzie nie wprowadził do porządku prawnego przepisów, których celem byłaby regulacja umowy multimodalnego przewozu towarów. Normy prawne regulujące umowę przewozu zawarte w kodeksie cywilnym obejmują ją swoim zakresem zastosowania dzięki temu, że zakres ten został określony bardzo szeroko.

**Po trzecie** zrekonstruowany model regulacji prawnej umowy multimodalnego przewozu towarów musi zostać oceniony negatywnie. Przyczyną oceny negatywnej jest brak w prawie krajowym norm prawnych stworzonych w celu regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów, które zapewniałyby ukształtowanie praw i obowiązków stron tej umowy (zwłaszcza w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną) w sposób odpowiadający potrzebom dynamicznie rozwijającego się rynku przewozów multimodalnych. Istniejący model takim potrzebom nie odpowiada. Wynika to z kilku przyczyn.

1. Regulacja dotycząca umowy przewozu powinna wyraźnie przywoływać oraz definiować umowę multimodalnego przewozu towarów. Uregulowanie tej umowy wyeliminowałoby wątpliwości dotyczące jej statusu prawnego.
2. Obowiązująca regulacja jest niejasna, a odczytanie woli ustawodawcy wymaga licznych zabiegów interpretacyjnych. Taki stan rzeczy jest niewłaściwy z punktu widzenia bezpieczeństwa obrotu prawnego i pewności prawa. Rodzi bowiem ryzyko odmiennych rozstrzygnięć sądowych w konkretnych przypadkach.
3. Nie do zaakceptowania jest, by przewoźnik ponosił odpowiedzialność za szkodę niezlokalizowaną na ogólnych zasadach kodeksu cywilnego dotyczących odpowiedzialności kontraktowej (co dotyczy przewozów multimodalnych z odcinkiem morskim lub lotniczym). Szczególne reguły odpowiedzialności przewoźnika ukształtowane przez lata mają swoje uzasadnienie aksjologiczne. Przewoźnik multimodalny powinien odpowiadać według tych reguł także wtedy, gdy miejsce powstania szkody nie jest znane. Trzeba przy tym podkreślić, że takie rozwiązanie uwzględnia konieczność wyważenia interesów przewoźnika oraz osoby uprawnionej. Surowszy reżim odpowiedzialności przewoźnika jest bowiem łagodzony przez ograniczenie zakresu tej odpowiedzialności.
4. Nie jest właściwym rozwiązaniem stosowanie do odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną przepisów ustawy prawo przewozowe w sytuacji, gdy przewóz obejmuje międzynarodowy odcinek kolejowy lub drogowy. Wprawdzie zasady odpowiedzialności przewoźnika uregulowane w tej ustawie oraz w konwencjach unimodalnych nie różnią się w sposób zdecydowany (choć nie są takie same), jednak daleko idące zróżnicowanie odpowiedzialności przewoźnika za szkodę zlokalizowaną i niezlokalizowaną może wynikać w konkretnym przypadku z braku kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w ustawie prawo przewozowe.
5. Trudno zaakceptować możliwość swobodnej regulacji odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną, którą co do zasady dopuszczają przepisy kodeksu cywilnego o odpowiedzialności kontraktowej znajdujące zastosowanie przy przewozach multimodalnych obejmujących odcinek morski lub lotniczy.
6. Obowiązująca regulacja nie rozstrzyga wszystkich zagadnień, które mogą pojawić się przy wykonywaniu umowy multimodalnego przewozu towarów, w szczególności związanych ze zgłoszeniem szkody i przedawnieniem. Kwestie te wymagają odrębnego unormowania.

7. Wskazane jest także uregulowanie dokumentu przewozu multimodalnego, tak aby nie było wątpliwości, jakie funkcje pełni dokument wystawiany w związku z takim przewozem.

Negatywna ocena modelu regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim potwierdza zasadność **czwartej hipotezy badawczej** głoszącej konieczność zmiany regulacji tej umowy. W pracy wskazałem, że szansa na zaistnienie zmiany na poziomie międzynarodowym jest niewielka. Duże oczekiwania związane były z regułami rotterdamskimi, które miałyby dotyczyć wariantu umowy multimodalnego przewozu towarów obejmującego przewóz drogą morską oraz innym środkiem transportu. Z upływem czasu staje się jednak coraz mniej prawdopodobne, że reguły rotterdamskie wejdą w życie. Porażka reguł rotterdamskich oznaczała będzie utratę możliwości regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów na poziomie międzynarodowym na wiele lat. Nie są natomiast wykluczone pewne zmiany konwencji unimodalnych (zwłaszcza przepisów ujednoczonych CIM), które mogłyby spowodować głębsze wkroczenie tych konwencji w obszar zastrzeżony dla przepisów regulujących inne gałęzie transportu. Możliwe są także działania prawodawcze UE, które promowałyby przewozy multimodalne postrzegane jako zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Brak perspektyw kompleksowego uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów na poziomie konwencji międzynarodowej powinien skłonić polskiego ustawodawcę do wprowadzenia zmian w prawie krajowym. W monografii zaproponowałem treść przepisów regulujących umowę multimodalnego przewozu towarów, które mogłyby zostać wprowadzone do kodeksu cywilnego (lub innego aktu prawnego).

W odniesieniu do definicji umowy multimodalnego przewozu towarów wskazałem, że powinna być ona szeroka. Nie byłoby zasadne wykluczenie z jej zakresu umów, które przewidują, że odcinek wykonywany środkiem transportu z jednej gałęzi ma charakter akcesoryjny w stosunku do innego odcinka. Bez znaczenia powinno być także to, czy doszło do przeładunku towaru. Powinna więc ona obejmować także przewóz „na barana”, jak również umowy przewozu z opcją skorzystania ze środka transportu z innej gałęzi niż umówiony oraz umowy fleksimodalnego przewozu towarów.

W odniesieniu do systemu odpowiedzialności w monografii zdecydowanie opowiedziałem się za zwykłym systemem sieciowym. Tylko ten system zapewnia brak konfliktów z konwencjami unimodalnymi. W razie znanego miejsca powstania szkody (przyczyny opóźnienia) zastosowanie znajdowałyby zatem postanowienia odpowiedniego aktu prawnego regulującego

przewóz daną gałęzią transportu (zwykle właściwa konwencja unimodalna). Za szkodę niezlokalizowaną oraz opóźnienie powstałe na skutek zdarzenia, którego miejsce wystąpienia nie jest znane, przewoźnik powinien ponosić odpowiedzialność zgodnie z zasadami ogólnymi przewidzianymi w nowej regulacji umowy przewozu.

Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną oraz opóźnienie, którego przyczyna nie jest znana powinna być regulowana przepisami ogólnymi dotyczącymi odpowiedzialności przewoźnika, ewentualnie odpowiednio zmodyfikowanymi. Rozstrzygnięcie tej kwestii uzależnione jest od tego, w jaki sposób w przyszłej regulacji umowy przewozu zostałyby określone ogólne zasady odpowiedzialności przewoźnika. Szczególnie istotna jest kwestia limitów odpowiedzialności. Jeśli pozostawiono by unormowanie zawarte w ustawie prawo przewozowe, przewidujące odpowiedzialność, która nie jest w żaden sposób limitowana, wówczas zasadna byłaby modyfikacja takiego rozwiązania poprzez określenie limitów odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego za szkodę niezlokalizowaną. Trudno bowiem przyjąć, że w przypadku szkody zlokalizowanej przewoźnik mógłby powoływać się na limity odpowiedzialności, natomiast traciłby zupełnie taką możliwość, gdy miejsca powstania szkody nie da się ustalić. Jeśli natomiast regulacja zawarta w kodeksie cywilnym (innym akcie prawnym) przewidywałaby limity odpowiedzialności przewoźnika, wówczas modyfikacja tej regulacji na potrzeby określenia zasad odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego mogłaby być zbędna.

Nowe przepisy powinny także normować zagadnienia związane ze zgłoszeniem szkody oraz z przedawnieniem roszczeń.

#### **4.5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowych**

Łącznie z opublikowaną monografią habilitacyjną do osiągnięć naukowych po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych zaliczyć można 54 prace (załącznik nr 4):

- 2 monografie naukowe jednoautorskie – przedstawioną wyżej monografię habilitacyjną oraz monografię będącą zmienioną i zaktualizowaną wersją pracy doktorskiej;
- 5 monografii naukowych jako współautor w tym 2 komentarze jako współautor, przy czym drugie wydanie jednego z komentarzy było zmienione i uzupełnione;
- 21 rozdziałów w monografiach zbiorowych (w 5 przypadkach jako współautor);
- 24 artykuły w czasopismach (w 3 przypadkach jako współautor);

- 1 glosę;
- hasła encyklopedyczne w *Wielkiej encyklopedii prawa*, t. 18, *Prawo cywilne materialne* (łącznie 24 hasła).

Dorobek sprzed uzyskania stopnia doktora obejmuje 15 pozycji, w tym 9 artykułów (w 3 przypadkach jako współautor), 5 rozdziałów w monografiach zbiorowych (w 1 przypadku jako współautor) oraz współautorstwo podręcznika.

Moje zainteresowania naukowe obejmują prawo cywilne, a w jego ramach prawo handlowe, ze szczególnym uwzględnieniem następujących obszarów:

**I. Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie krajowym i międzynarodowym.**

**II. Ochrona słabszej strony stosunku prawnego, w szczególności konsumenta i pasażera.**

**III. Wybrane zagadnienia z zakresu prawa spółek.**

Wyniki prac badawczych prowadzonych w wyżej wskazanych obszarach, publikowałem w monografiach, artykułach naukowych oraz rozdziałach w monografiach. Prezentowałem je także na konferencjach naukowych, zarówno o charakterze międzynarodowym, jak i ogólnopolskim oraz lokalnym. Wykaz publikacji naukowych oraz konferencji, na których wygłosiłem referat zawarty jest w załączniku nr 4, a wykaz konferencji, w których złożyłem referat do materiałów konferencyjnych oraz tych, w których uczestniczyłem biernie (często jednak biorąc udział w dyskusji) zawarty jest w załączniku nr 5. Skany zaświadczeń i certyfikatów z udziału w konferencjach naukowych po uzyskaniu stopnia doktora lub skany programów tych konferencji potwierdzających wygłoszenie referatu stanowią załączniki nr 15. Ponieważ część publikacji została przygotowana we współautorstwie, oświadczenia o udziale współautorów i ich indywidualnym wkładzie merytorycznym (w odniesieniu do prac opublikowanych po uzyskaniu stopnia doktora) stanowią załącznik nr 6. Wyniki badań wykorzystywane są także w działalności dydaktycznej oraz współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym.

**Ad I.**

Moim podstawowym obszarem badawczym, zwłaszcza po uzyskaniu stopnia naukowego doktora, było i jest prawo przewozowe, rozumiane jako dział prawa cywilnego (handlowego)

regulujący umowę przewozu osób i rzeczy. W ramach tego obszaru można wyróżnić pięć nurtów prowadzonych badań:

- a) **zawarcie umowy przewozu i dokumenty przewozowe;**
- b) **odpowiedzialność stron za wykonanie umowy przewozu;**
- c) **ogólna refleksja na temat charakteru prawnego umowy przewozu, jej rodzajów oraz krajowej regulacji umowy przewozu;**
- d) **geneza i stosowanie międzynarodowych konwencji przewozowych;**
- e) **umowa multimodalnego przewozu towarów.**

W niektórych publikacjach, zwłaszcza w monografiach, poruszane są jednocześnie zagadnienia z więcej niż jednego nurtu badań.

#### **Ad a)**

Zagadnień związanych z pierwszym nurtem badań dotyczą m.in. następujące publikacje naukowe:

- 1) *Prawo przewozowe. Komentarz*, wydanie 2 zmienione i rozszerzone, Wolters Kluwer, Warszawa 2020, ISBN 978-83-8187-500-4, ss. 456, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) – komentarz do art. 35-48 ustawy prawo przewozowe;
- 2) *Umowa przewozu osób*, Wydawnictwo edu-Libri, Kraków-Legionowo 2018, ISBN 978-83-65648-73-0, ss. 168, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) – rozdział 2.6.;
- 3) *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015, ISBN 978-83-264-8205-2, ss. 490, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) – komentarz do art. 4-9 konwencji CMR;
- 4) *Electronic transport documents in international law (w:) The Law of New Technologies in the International Dimension*, J. Osiejewicz (ed.), Universitätsverlag Regensburg, Regensburg 2017, ISBN 978-3-86845-149-8, s. 54-64;
- 5) *Dematerializacja dokumentów przewozowych w międzynarodowych przewozach towarów – podstawy prawne, bariery, tendencje (w:) Podstawowe problemy i konstrukcje współczesnego prawa handlowego*, A. Herbet (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-840-3, s. 363-373;
- 6) *Ewolucja konstytutywnej funkcji listu przewozowego*, Problemy Transportu i Logistyki 2017, nr 4, s. 19-29, DOI: 10.18276/ptl.2017.40-02;
- 7) *Ustalanie wysokości wynagrodzenia przewoźnika przy drogowych przewozach ładunków masowych w świetle ustawy prawo przewozowe*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2014, nr 25, s. 55-68.

Problematyki zawarcia umowy przewozu dotyczą m.in. uwagi zawarte w komentarzach do prawa przewozowego [pozycja 1] oraz konwencji CMR [pozycja 3], a w odniesieniu do przewozu osób w monografii dotyczącej umowy przewozu osób [pozycja 2]. Ze względu na charakter tych prac (zwłaszcza komentarzy) trudno zrelacjonować wszystkie stawiane w nich tezy. Niektóre z nich mają jednak charakter nowatorski i nie były wcześniej formułowane w literaturze. Dotyczy to przykładowo:

- rozważań na temat upoważnienia do wykonania czynności związanych z zawarciem umowy przewozu – zwróciłem uwagę, że art. 47 ust. 2 pr. przew. stanowi relikwyt okresu, w którym umowa przewozu miała charakter realny oraz przedstawiłem sposób interpretacji tego przepisu z uwzględnieniem wskazówek wynikających z metody historycznej, podkreślając, że jako przepis szczególny musi być interpretowany w sposób zawężający;
- uwag dotyczących cech jakie musi posiadać dokument, by uznać go za list przewozowy a także skutków uchybień przy wystawianiu listu (komentarz do art. 38 pr. przew. oraz do art. 4 CMR);
- problemu rozbieżności między treścią umowy (tzn. treścią oświadczeń woli złożonych uprzednio przez strony) a treścią listu przewozowego – wskazałem, że ze względu na fakt, iż list przewozowy jest wystawiany zwykle po zawarciu umowy, możliwe jest uznanie, że doszło do zmiany wcześniejszej umowy przewozu, jednak trzeba brać pod uwagę czy osoba oddająca przesyłkę do przewozu, jak i osoba, która przyjmuje przesyłkę (np. kierowca) były umocowane do dokonania określonej zmiany (komentarze do art. 47 pr. przew. oraz art. 9 CMR);
- uwag dotyczących zabezpieczenia przesyłki na czas przewozu (komentarz do art. 43 pr. przew.).

W pracy *Electronic transport documents in international law* [pozycja 4] przedstawiłem podstawy prawne stosowania elektronicznych dokumentów przewozowych zawarte w konwencjach międzynarodowych dotyczących poszczególnych gałęzi transportu. Zwróciłem uwagę na bariery, które utrudniają rozwój komunikacji elektronicznej w transporcie, wskazując na niedoskonałość prawa dotyczącego przewozów (brak jakiegokolwiek regulacji w transporcie morskim, wysokie wymagania uznawania dokumentów elektronicznych za równoważne papierowym w transporcie drogowym), jak też na okoliczności niezwiązane z treścią przepisów konwencji przewozowych (kwestia liczby uczestników procesu transportowego, istnienie silnej

organizacji skupiającej przewoźników, akceptacja dokumentów elektronicznych w prawie publicznym). Do tematyki tej wróciłem kilka lat później w rozdziale w monografii zbiorowej *Dematerializacja dokumentów przewozowych w międzynarodowych przewozach towarów – podstawy prawne, bariery, tendencje* [pozycja 5], uwzględniając zmiany jakie nastąpiły w ciągu kilku lat, a zwłaszcza przedstawiając nowe tendencje związane z rozwojem technologii *blockchain* oraz wejściem w życie w Unii Europejskiej rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego.

W artykule *Ewolucja konstytutywnej funkcji listu przewozowego* [pozycja 6] podjąłem polemikę z zaprezentowaną w literaturze tezą, zgodnie z którą, konstytutywny charakter listu przewozowego przyjęty na gruncie pierwszych konwencji regulujących przewozy kolejną wpłynął na zakres normowania konwencji przewozowych. Wykazałem, że nieuregulowanie w konwencjach przewozowych relacji między nadawcą a przewoźnikiem w okresie przed wystawieniem listu przewozowego jest świadomą decyzją twórców tych konwencji, która wynika z braku potrzeby wprowadzenia takiej regulacji. Niezależnie od tego zwróciłem uwagę, że choć we wszystkich konwencjach ważność umowy przewozu nie jest obecnie powiązana z wystawieniem listu przewozowego, w dalszym ciągu można mówić o ograniczonej funkcji konstytutywnej listu przewozowego. Jego wystawienie jest bowiem warunkiem wywołania określonych skutków prawnych.

Artykuł *Ustalanie wysokości wynagrodzenia przewoźnika przy drogowych przewozach ładunków masowych w świetle ustawy prawo przewozowe* [pozycja 7] poświęcony został interpretacji art. 55a ust. 1 pkt 5 pr. przew., który ogranicza swobodę stron przy ustalaniu wysokości przewoźnego przy przewozach drewna, ładunków sypkich i innych ładunków masowych. Przepis ten oceniony został bardzo krytycznie. Zwróciłem uwagę na błędne – z punktu widzenia systemu prawa – wprowadzenie tego rodzaju przepisu do ustawy prawo przewozowe, na jego wadliwe sformułowanie oraz problemy z jego interpretacją. Wykazałem także, że cel, który legł u podstaw tego przepisu – uchronienie przewoźnika przed „przymuszaniem” go do przeładowania pojazdu – nie może być przez przepis ten zrealizowany.

#### **Ad b)**

Zagadnienia dotyczące drugiego nurtu badawczego poruszane były przede wszystkim w następujących publikacjach:

- 1) *Odpowiedzialność przewoźnika drogowego za pracowników oraz osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje w świetle konwencji CMR*, Zeszyty Naukowe

Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2015, nr 30, s. 211-225,  
DOI: 10.18276/ptl.2015.30-16;

- 2) *Limitation of the liability of the employee and other persons for whom the carrier is responsible in the light of international transport conventions* (w:) *MEDEA 2018 Gene/MEME/TECHNE: joint interdisciplinary conferences*, J. Rybicki, I. Gawłowicz, N. Guskos (eds.), Task Publishing, Gdańsk 2019, ISBN 978-83-951775-3-8, s. 23-30 (współautor K. Garnowski);
- 3) *Odpowiedzialność pozaumowna przewoźnika za szkody w przesyłce w prawie krajowym: stan obecny i propozycje zmian* (w:) *Odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania gospodarczego: zagadnienia prywatno- i publicznoprawne*, K. Marak (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2020, ISBN 978-83-7695-870-5, s. 116-125;
- 4) *Wybrane zagadnienia odpowiedzialności operatora pocztowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie krajowej usługi pocztowej polegającej na przewozie przesyłek na tle odpowiedzialności przewoźnika*, *Studia Iuridica Toruniensia* 2020, t. 26, s. 107-124, DOI: 10.12775/SIT.2020.005;
- 5) *The right to claim (right of action) under the CMR Convention: the example of Polish Case Law*, *Revista de Derecho del Transporte* 2023, t. 31, s. 75-91;
- 6) *Skutki prawne niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków przez nadawcę przesyłki* (w:) *W poszukiwaniu dobrego prawa: księga jubileuszowa profesora Mirosława Steca*. T. 2, *Perspektywa prywatnoprawna*, K. Małyśa-Sulińska, M. Spyra, A. Szumański (red.), Wolters Kluwer, Uniwersytet Jagielloński, Warszawa-Kraków 2022, ISBN 978-83-8286-205-8, s. 497-508;
- 7) *Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera*, internetowy *Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny* 2018, nr 7, s. 49-59, DOI: 10.7172/2299-5749.IKAR.7.7.4.

Publikacje z tego nurtu dotyczą głównie odpowiedzialności stron umowy przewozu przy przewozie rzeczy (wyjątkiem jest pozycja 7). Publikacje te wiążą myśl o konieczności dokonywania wykładni przepisów regulujących odpowiedzialność stron umowy przewozu w taki sposób, by uwzględnić interesy wszystkich uczestników procesu transportowego – nadawcy i odbiorcy, ale także przewoźnika. W artykule *Odpowiedzialność przewoźnika drogowego za pracowników oraz osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje w świetle konwencji CMR* [pozycja 1] zwróciłem uwagę na rolę art. 3 CMR oraz jego wpływ na ogólne zasady odpowiedzialności przewoźnika. Wskazałem przy tym na trzy funkcje jakie pełni art. 3 CMR, który: (1) potwierdza dopuszczalność korzystania przez przewoźnika z osób trzecich przy wykonywaniu przewozu, (2) eliminuje możliwość powoływania się przez przewoźnika na brak winy w wyborze oraz (3) pozwala na automatyczne przypisanie przewoźnikowi takiego samego stopnia winy, jaki można przypisać osobie, z której usług

korzysta przewoźnik. Szeroko odniosłem się także do kwestii „działania w wykonaniu swych funkcji”. Poruszyłem również zagadnienie związania przewoźnika oświadczeniami woli oraz oświadczeniami wiedzy składanymi przez pracowników i inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, która do tej pory nie była szerzej omawiana w literaturze.

Na problem odpowiedzialności przewoźnika za osoby, którymi się posługuje spojrziałem z innej perspektywy (wraz z współautorem K. Garnowskim) w opracowaniu *Limitation of the liability of the employee and other persons for whom the carrier is responsible in the light of international transport conventions* [pozycja 2]. W tym przypadku przedmiotem rozważań była pozaumowna odpowiedzialność takich osób w stosunku do osoby uprawnionej (odbiorcy, nadawcy) za szkody powstałe w czasie przewozu. W opracowaniu wskazaliśmy, że w poszczególnych konwencjach przewozowych zawarte są regulacje pozwalające osobom, którymi przewoźnik się posługuje na powoływanie się na te same limity i ograniczenia, na które może powoływać się sam przewoźnik, mimo że roszczenia w stosunku do takich osób mogą być podnoszone wyłącznie w ramach odpowiedzialności deliktowej a nie kontraktowej. Na rozwiązanie przyjęte w konwencjach międzynarodowych spojrzeliśmy następnie w świetle polskich przepisów o odpowiedzialności pracownika w stosunku do osób trzecich. W konkluzji stwierdziliśmy, że choć przepisy kodeksu pracy wykluczają co do zasady odpowiedzialność pracownika w stosunku do osoby trzeciej (a zatem np. pracownika-kierowcy, w stosunku do nadawcy lub odbiorcy), to istnieją jednak wyjątki od tej zasady. W takich przypadkach rozwiązania przyjęte w konwencjach przewozowych pozwalające na powołanie się na limity i ograniczenia odpowiedzialności mogą mieć istotne znaczenie.

W pracy *Odpowiedzialność pozaumowna przewoźnika za szkody w przesyłce w prawie krajowym: stan obecny i propozycje zmian* [pozycja 3] poruszyłem – zgodnie z jej tytułem – zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika w stosunku do osoby uprawnionej (nadawcy lub odbiorcy), a także w stosunku do osób trzecich za szkody w przesyłce w ramach odpowiedzialności deliktowej (oraz innej odpowiedzialności o charakterze pozaumownym). W międzynarodowych konwencjach przewozowych zawarte są rozwiązania, które prowadzą do ujednoczenia odpowiedzialności kontraktowej oraz deliktowej. Innymi słowy przewoźnik odpowiada w taki sam sposób niezależnie od tego czy ponosi odpowiedzialność na podstawie umowy, czy w innym reżimie (zwłaszcza deliktowym). Polska ustawa prawo przewozowe i kodeks cywilny nie zawierają jednak podobnego unormowania. W opracowaniu zbadałem dopuszczalność występowania z roszczeniami przeciwko przewoźnikowi na podstawie deliktu

dochodząc do wniosku, że jest to dopuszczalne. Jednocześnie uzasadniłem wadliwość takiego stanu rzeczy oraz sformułowałem postulaty *de lege ferenda*.

Przedmiotem mojego zainteresowania była także odpowiedzialność operatora pocztowego, które to zagadnienie bardzo rzadko poruszane jest w literaturze. W artykule *Wybrane zagadnienia odpowiedzialności operatora pocztowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie krajowej usługi pocztowej polegającej na przewozie przesyłek na tle odpowiedzialności przewoźnika* [pozycja 4] dokonałem porównania odpowiedzialności operatora pocztowego oraz przewoźnika i sformułowałem postulat ujednoczenia odpowiedzialności w zakresie usług przewozowych i kurierskich.

W artykule *The right to claim (right of action) under the CMR Convention: the example of Polish Case Law* [pozycja 5] opublikowanym w hiszpańskim czasopiśmie poświęconym prawu transportowemu, przedstawiłem orzecznictwo sądów polskich odnoszące się do niezwykle istotnego problemu legitymacji przy dochodzeniu roszczeń na gruncie konwencji CMR. Artykuł ten dotyczy wprawdzie polskiej praktyki orzeczniczej, lecz z założenia ma pokazać istotny problem dotyczący niejednolitego stosowania konwencji w omawianym zakresie, który może prowadzić do zjawiska *forum shopping*.

Opracowanie *Skutki prawne niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków przez nadawcę przesyłki* [pozycja 6] dotyczy skutków prawnych uchybień po stronie nadawcy przy wykonywaniu umowy przewozu. Wskazałem, że ciężące na nadawcy obowiązki wynikające z umowy przewozu mają charakter powinności wierzycielskich, nie stanowią zatem świadczenia, ale przejaw obowiązku współdziałania ciężącego na nadawcy jako wierzycielu. W konsekwencji niewykonanie lub nienależyte wykonanie tych obowiązków może doprowadzić do zwłoki wierzyciela. Rezultatem takiej zwłoki jest oczywiście możliwość domagania się przez przewoźnika naprawienia poniesionej szkody. Mniej oczywista jest natomiast kwestia istnienia po jego stronie uprawnienia do odstąpienia od umowy. W pracy zaprezentowałem pogląd, iż uprawnienie takie przysługuje przewoźnikowi na podstawie art. 640 k.c. stosowanego przez analogię. Zgłosiłem jednak postulat *de lege ferenda* dotyczący wyraźnego uregulowania uprawnienia do odstąpienia od umowy w takim przypadku. Zwróciłem także uwagę, że w kodeksie cywilnym brakuje przepisów, które określałyby zasady odpowiedzialności wierzyciela za niewykonanie lub nienależyte wykonanie jego obowiązków (o innej postaci niż zwłoka) skutkujące szkodą po stronie dłużnika. Przepisy ustawy prawo przewozowe, a także konwencji CMR i przepisów ujednoczonych CIM przewidują szczególne zasady odpowiedzialności nadawcy w takim przypadku. Analogicznych postanowień nie ma

w konwencjach lotniczych, co rodzi problemy z ustaleniem podstaw odpowiedzialności w takim przypadku.

Problematyki odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie osób dotyczy artykuł *Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera* [pozycja 7]. W artykule tym zająłem się skomplikowanymi relacjami między aktami prawnymi, które regulują omawianą kwestię – rozporządzeniem (WE) 1371/2007, przepisami ujednoczonymi CIV oraz przepisami prawa krajowego. Ustaliłem, że w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w przypadku przewozów krajowych oraz międzynarodowych między państwami Unii Europejskiej zastosowanie znajdują przepisy rozporządzenia (WE) 1371/2007, z tym zastrzeżeniem jednak, że dotyczy to sytuacji, w których przewoźnik posiada licencję wymaganą przepisami prawa unijnego. W odniesieniu do przewozów do i z państw trzecich będących stroną przepisów ujednoczonych CIV odpowiedzialność przewoźnika za życie i zdrowie pasażera regulowana jest tymi przepisami. Kodeks cywilny może mieć zastosowanie – na zasadzie wyłączności – do przewozów, które nie podlegają reżimowi rozporządzenia (WE) 1371/2007 ani przepisów ujednoczonych CIV, a w odniesieniu do przewozów, które podlegają tym reżimom regulacja kodeksu stosowana jest uzupełniająco.

### **Ad c)**

Trzeci nurt badań obejmuje krytyczną refleksję nad stanem regulacji umowy przewozu osób i rzeczy w prawie polskim oraz ocenę charakteru prawnego niektórych odmian tej umowy. Do tego nurtu można zaliczyć następujące prace:

- 1) *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, z. 362, s. 70-81;
- 2) *Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym (w:) Prawo kontraktów*, Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2017, ISBN 978-83-8107-614-2, s. 539-550 (współautor K. Wesołowski);
- 3) *Umowa przewozu osób*, Wydawnictwo edu-Libri, Kraków-Legionowo 2018, ISBN 978-83-65648-73-0, ss. 168, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) – rozdział 6;
- 4) *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim: stan obecny i kierunki zmian*, Wolters Kluwer, Warszawa 2020, ISBN 978-83-8187-483-0, ss. 230, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Garnowski, K. Wesołowski) – rozdział I oraz II;
- 5) *Charakter prawny umowy o transport towarów rurociągiem*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2015, nr 31, s. 171-179, DOI: 10.18276/ptl.2015.31-11;

- 6) *Postal service, transport service, courier service: a few remarks in the context of the Postal Law Act 2012*, European Journal of Service Management 2018, no. 4, s. 71-78, DOI: 10.18276/ejism.2018.28/1-09.

W artykule *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym* [pozycja 1] zidentyfikowałem podstawowe wady ustawy prawo przewozowe z 1984 r., wskazując że konieczne jest jej uchylenie. Ustawa została uchwalona w poprzednim systemie społeczno-gospodarczym, a jej wielokrotne nowelizacje tylko połowicznie pozwoliły na jej dostosowanie do obecnego systemu. W pracy rozważam w jakim akcie prawnym powinna zostać uregulowana umowa przewozu, opowiadając się za gruntowną zmianą regulacji istniejącej obecnie w kodeksie cywilnym (ewentualnie za odpowiednią regulacją w nowym kodeksie cywilnym). Wskazałem także na konieczność objęcia nową regulacją wszystkich gałęzi transportu (poza transportem morskim) oraz za unifikacją regulacji przewozów krajowych i międzynarodowych w obrębie poszczególnych gałęzi. Tematyka ta została rozwinięta w opracowaniu (wspólnie z K. Wesołowskim) *Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym* [pozycja 2]. W tej pracy dokonaliśmy dodatkowo wstępnych badań prawnooporównawczych (uwzględniając rozwiązania przyjęte w Niemczech, Francji, Szwecji, Danii i Holandii), a postulaty *de lege ferenda* zostały sformułowane w sposób bardziej jednoznaczny.

Uwagi i postulaty dotyczące unormowania w prawie polskim umowy przewozu osób zawarłem w monografii *Umowa przewozu osób* [pozycja 3]. Natomiast w monografii *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim: stan obecny i kierunki zmian* [pozycja 4], w jej rozdziale 2., dokonałem podsumowania ustaleń poczynionych w poprzednich opracowaniach.

W nurcie ogólnej refleksji nad umową przewozu mieszczą się także artykuły dotyczące charakteru prawnego umowy o transport towarów rurociągiem [pozycja 5] oraz umów zawieranych przez operatorów pocztowych [pozycja 6]. W odniesieniu do pierwszej z umów wykazałem, że mimo specyfiki transportu rurociągowego umowę o transport rurociągiem należy uznać za umowę przewozu, chyba że istnieją przepisy szczególne dotyczące takiej umowy. Wskazałem także, które przepisy kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu i ustawy prawo przewozowe oraz w jakim zakresie znajdują zastosowanie do transportu rurociągowego. W artykule *Postal service, transport service, courier service: a few remarks in the context of the Postal Law Act 2012* zwróciłem natomiast uwagę na trudności w rozgraniczeniu usług pocztowych oraz usług przewozowych. Istniejący stan prawny pozwala przewoźnikowi (operatorowi) w wielu przypadkach na wybór reżimu, któremu podlega

przewóz, co jest rozwiązaniem niekorzystnym z punktu widzenia osoby uprawnionej (nadawcy, odbiorcy).

#### **Ad d)**

Problemy które napotykałem podczas badań dotyczących szczegółowych regulacji konwencji przewozowych, skłoniły mnie do spojrzenia na te konwencje w szerszej perspektywie, a także do zajęcia się – choć w ograniczonym zakresie – innymi konwencjami unifikującymi prawo prywatne. Do tego nurtu można zaliczyć następujące prace:

- 1) *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2019, ISBN 978-83-7972-299-0, ss. 171, (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) – rozdziały 1.1., 1.5. i 1.6. oraz rozdział 2 i rozdział 3.3.;
- 2) *Kilka uwag na temat rozwoju umowy przewozu rzeczy oraz konwencji przewozowych*, Problemy Transportu i Logistyki 2018, nr 2, s. 9-17, DOI: 10.18276/ptl.2018.42-01;
- 3) *Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełnianie (w:) Societates et obligationes – tradycja, współczesność, przyszłość: księga jubileuszowa Profesora Jacka Napierały*, A. Olejniczak, T. Sójka (red.), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań 2018, ISBN 978-83-232-3366-4, s. 89-99;
- 4) *Non-uniform application of international uniform law: reasons, consequences, remedies (w:) Sustainable economic development and advancing education excellence in the era of global pandemic: proceedings of the 36th International Business Information Management Association Conference (IBIMA), 4-5 November 2020, Granada, Spain*, K. S. Soliman (ed.), International Business Information Management Association, King of Prussia 2020, ISBN 978-0-9998551-5-7, ss. 9975-9980;
- 5) *Zakres swobody kształtowania treści umowy w konwencjach dotyczących przewozu towarów (w:) Prawne zagadnienia międzynarodowego obrotu cywilnego i handlowego*, E. Figura-Góralczyk, R. Flejszar, B. Gnela, P. Mostowik (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-517-4, s. 359-374.

W monografii *Międzynarodowe konwencje przewozowe* [pozycja 1] przedstawiłem rozwój tzw. systemu berneńskiego, tj. konwencji regulujących przewozy kolejowe osób i rzeczy, a także prace nad konwencjami regulującymi przewozy w żegludze śródlądowej i w przewozach multimodalnych. Dokonałem także analizy zakresu zastosowania poszczególnych konwencji, wyróżniając poszczególne kryteria ich zastosowania. Jestem także współautorem (z K. Wesołowskim) części dotyczącej miejsca międzynarodowych konwencji przewozowych w systemie prawa, w której określono relacje między międzynarodowymi konwencjami przewozowymi a prawem krajowym, relacje z innymi konwencjami oraz relacje między konwencjami przewozowymi a prawem Unii Europejskiej.

Historia konwencji przewozowych oraz wzajemne oddziaływania konwencji są także przedmiotem rozważań w artykule *Kilka uwag na temat rozwoju umowy przewozu rzeczy oraz konwencji przewozowych* [pozycja 2]. Wykazałem w nim, że konwencje dotyczące poszczególnych gałęzi transportu oddziałują na siebie, a postanowienia zawarte w jednej konwencji stanowią nierzadko wzorce dla rozwiązań przyjmowanych w innych konwencjach.

Problemu stosowania konwencji przewozowych dotyczy praca *Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełnianie* [pozycja 3]. Określiłem w niej sposoby uzupełniania luk wewnętrznych w konwencjach przewozowych, wskazując że ze względu na zasadę autonomicznej wykładni konwencji, pierwszeństwo należy przyznać tzw. analogii wewnątrz konwencji. Krytycznie odniosłem się do stosowania analogii z innych konwencji, ze względu na to, że konwencje nie stanowią spójnego systemu. Dopuszczałem natomiast odwołanie się do zasad ogólnych, na których oparta jest konwencja. Sformułowałem przy tym katalog takich zasad wspólnych dla konwencji przewozowych. Podkreśliłem, że odwołanie się do prawa krajowego powinno w każdym przypadku stanowić ostateczność i mieć miejsce tylko wtedy, gdy inne dopuszczalne sposoby zawiodą.

W opracowaniu *Non-uniform application of international uniform law: reasons, consequences, remedies* [pozycja 4] wyszedłem poza obszar konwencji przewozowych, podejmując próbę ustalenia powodów niejednolitego stosowania konwencji unifikujących prawo prywatne oraz metod zapobieżenia temu zjawisku. Wyodrębniłem kilka przyczyn tzw. renacjonalizacji zunifikowanego prawa: (1) opieranie się przez sądy na tłumaczenia konwencji zamiast na tekstach autentycznych, (2) stosowanie krajowych reguł wykładni przy interpretacji przepisów konwencji, (3) brak mechanizmów służących ujednoliceniu wykładni (organów sądowych na poziomie międzynarodowym), (4) wpływ czynników o charakterze politycznym, (5) sięganie w pierwszym rzędzie po przepisy prawa krajowego w celu usuwania luk w konwencjach. Konsekwencją niejednolitego stosowania prawa zunifikowanego jest brak bezpieczeństwa prawnego zwiększający koszty transakcyjne, jak również zjawisko *forum shopping*. Wśród metod przeciwdziałania renacjonalizacji zunifikowanego prawa wymieniłem działania informacyjne i edukacyjne (np. wymiana informacji na temat orzeczeń sądowych wydawanych w poszczególnych krajach), powołanie organu sądowego, do którego mogłyby być kierowane pytania prejudycjalne, a także tworzenie komisji wydających opinie dotyczące problemów związanych z wykładnią określonej konwencji (takich jak działająca od dawna komisja wydająca opinie dotyczące konwencji CISG (CISG Advisory Council), czy też nowo powołana komisja zajmująca się konwencją CMR (CMR – Advisory Council)).

Ogólniejszy charakter ma także opracowanie *Zakres swobody kształtowania treści umowy w konwencjach dotyczących przewozu towarów* [pozycja 5]. Stosując metodę historyczną wyjaśniłem w nim przyczyny ograniczania swobody umów w relacjach między nadawcą a przewoźnikiem. Zwróciłem uwagę na nierówność stron umowy przewozu i na częste w przeszłości zjawisko narzucania przez przewoźników niekorzystnych warunków umownych. Sformułowałem też tezę, zgodnie z którą taka praktyka wpłynęła na określenie zakresu swobody stron w poszczególnych konwencjach przewozowych. Pozytywnie oceniłem regulacje konwencji dotyczące tego zagadnienia, z wyjątkiem unormowania zawartego w regułach hasko-visbijskich, które nie zapewnia należytej ochrony stronom umów przewozu towaru morzem, jeśli nie wystawiono konosamentu.

#### **Ad e)**

Piąty nurt badań w ramach prawa przewozowego dotyczy umowy multimodalnego przewozu towarów. Zwieńczeniem tych badań jest przedstawiona powyżej monografia habilitacyjna *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*. Pozostałe publikacje dotyczące tego tematu są następujące:

- 1) *Stosowanie konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2012, nr 17, s. 195-209;
- 2) *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, nr 12, s. 45-68, DOI 10.12775/SIT.2013.003;
- 3) *Przewóz multimodalny w świetle konwencji przewozowych*, Przegląd Prawa Handlowego 2015, nr 11, s. 30-36;
- 4) *The multimodal carrier's liability for non-localized loss*, Problemy Transportu i Logistyki 2016, nr 4, s. 203-213, DOI: 10.18276/ptl.2016.36-21;
- 5) *The future of the regulation of the contract for the multimodal carriage of goods in the context of the Rotterdam Rules* (w:) *Codification of maritime law: challenges, possibilities and experience*, J. Nawrot, Z. Pełowska-Dąbrowska (eds.), Informa Law from Routledge, Oxon, New York 2020, ISBN 978-0-367-34361-3 s. 147-155 (współautor K. Garnowski).

W wymienionych opracowaniach zajmowałem się pewnymi wycinkami obszaru badawczego obejmującego umowę multimodalnego przewozu towarów. Skupienie się początkowo na pojedynczych zagadnieniach pozwoliło na dostrzeżenie potencjału tematu badawczego i doprowadziło do rozszerzenia zakresu badań. Tezy zawarte w wymienionych artykułach

zostały twórczo rozwinięte w monografii habilitacyjnej, a w pewnych przypadkach zmodyfikowane.

## Ad II.

Drugi obszar moich badań obejmuje ochronę słabszej strony stosunku prawnego, w szczególności konsumenta oraz pasażera. W odniesieniu do ochrony konsumenta (oraz ochrony *quasi-konsumentkiej*) wskazać można na następujące opracowania:

- 1) *Konstytucyjna zasada ochrony konsumenta (art. 76 Konstytucji RP) w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Przegląd Prawa Konstytucyjnego 2023, z. 3, s. 63-74, DOI: 10.15804/ppk.2023.03.05;
- 2) *Ochrona konsumenta w służbie ochrony środowiska: uwagi o projekcie dyrektywy dotyczącej wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej* (w:) *Prawa konsumenta wczoraj, dziś i jutro*, P. Kukuryk, K. Podgórski, E. Sługocka-Krupa (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-816-8, s. 73-85;
- 3) *Ochrona konsumenta w umowie najmu samochodu osobowego* (w:) *Prawo konsumenckie w Polsce oraz innych państwach UE. Zagadnienia wybrane*, B. Gnela, E. Sługocka-Krupa, M. Szaraniec, A.V. Ferraro (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2019, ISBN 978-83-8158-356-5, s. 149-160;
- 4) *Umowa z obowiązkiem zapłaty w świetle ustawy o prawach konsumenta – zagadnienia wybrane* (w:) *Współczesne wyzwania prawa konsumenckiego*, B. Gnela, K. Michałowska (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Kraków 2015, ISBN 978-83-255-7855-8, s. 64-72;
- 5) *Consumer distance contracts concluded by electronic means in the directive 2011/83/EU* (w:) *Medea 2016 Summa Technologie: Joint Interdisciplinary Conferences*, A. Guskos, J. Rybicki, K.W. Wojciechowski (eds.), Feniks, Odesa 2017, ISBN 978-966-928-220-0, s. 53-60 (współautor K. Garnowski);
- 6) *Dochodzenie roszczeń w stosunku do operatora pocztowego ze szczególnym uwzględnieniem postępowania reklamacyjnego* (w:) *Reklamacje, mediacje i inne postępowania w sprawach konsumenckich*, Z. Długosz, K. Podgórski, E. Sługocka-Krupa, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2021, ISBN 978-83-8235-546-8, s. 181-192;
- 7) *Konsumentka ochrona przedsiębiorcy: przyczynek do dyskusji o nowelizacji Kodeksu cywilnego i ustawy o prawach konsumenta dokonanej ustawą z 31.7.2019 r.* (w:) *O pojmowaniu prawa i prawoznawstwa: Profesorowi Stanisławowi Czepicie in memoriam*, E. Cała-Wacinkiewicz, Z. Kuniewicz, B. Kanarek (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2021, ISBN 978-83-8235-859-9, s. 189-197.

W artykule *Konstytucyjna zasada ochrony konsumenta (art. 76 Konstytucji RP) w orzecznictwie Sądu Najwyższego* [pozycja 1] dokonałem przeglądu kilkudziesięciu orzeczeń Sądu Najwyższego, badając jaką rolę w orzecznictwie tego sądu pełni zasada ochrony konsumenta wyrażona w art. 76 Konstytucji. We wnioskach artykułu wskazałem, że (1) Sąd Najwyższy odwołuje się w swoich orzeczeniach do art. 76 Konstytucji w celu wskazania wartości, którymi kierował się przy orzekaniu (przepis ten pełni wówczas funkcję perswazyjną), (2) omawiana zasada odgrywa istotną rolę jako wskazówka interpretacyjna przy dokonywaniu wykładni przepisów aktów prawnych niższej rangi, (3) rzadko zdarza się, by art. 76 Konstytucji stanowił podstawę rozproszonej kontroli konstytucyjnej dokonywanej przez Sąd Najwyższy, (4) instytucja skargi nadzwyczajnej doprowadziła do zwiększenia znaczenia zasady ochrony konsumenta w orzecznictwie, (5) konstytucyjna zasada ochrony konsumenta ma szczególne znaczenie w zapewnieniu sprawiedliwości proceduralnej pozwalając na prokonsumencką wykładnię przepisów proceduralnych.

Relacji prawa ochrony konsumenta do prawa ochrony środowiska w Unii Europejskiej poświęcone zostało opracowanie *Ochrona konsumenta w służbie ochrony środowiska: uwagi o projekcie dyrektywy dotyczącej wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej* [pozycja 2]. Zwróciłem w nim uwagę na związek między tymi dwoma obszarami aktywności Unii Europejskiej oraz na potencjalne konflikty między nimi. Wspieranie ochrony konsumenta może bowiem stymulować konsumpcję ze szkodą dla środowiska naturalnego. Podkreśliłem zatem konieczność kształtowania prawa ochrony konsumenta w taki sposób, by wspierało ono konsumpcję zrównoważoną.

Wskazane powyżej pozycje 3 – 6 dotyczą ochrony konsumenta w konkretnych relacjach prawnych: umowie najmu samochodu, umowach z obowiązkiem zapłaty zawieranych na odległość oraz umowach zawieranych z operatorem pocztowym. W pracy *Ochrona konsumenta w umowie najmu samochodu osobowego* [pozycja 3] wyróżniłem trzy empiryczne odmiany umowy najmu samochodu zawierane przez konsumenta, wskazałem charakterystyczne klauzule w takich umowach, określiłem powody, dla których konsument wymaga szczególnej ochrony przy ich zawieraniu oraz zbadałem przepisy przyznające konsumentowi taką ochronę. Opracowanie *Umowa z obowiązkiem zapłaty w świetle ustawy o prawach konsumenta – zagadnienia wybrane* [pozycja 4] dotyczy natomiast postanowienia art. 8 ust. 2 dyrektywy 2011/83/UE nakładającego na przedsiębiorców szczególne obowiązki informacyjne podczas zawierania umów na odległość przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. Krytycznie oceniłem w nim sposób wdrożenia tego postanowienia do prawa

polskiego, wskazując że w art. 17 ust. 4 ustawy o prawach konsumenta błędnie wprowadzono sankcję za naruszenie obowiązków informacyjnych, która polega na tym, że „umowa nie zostaje zawarta”, podczas gdy prawidłowym rozwiązaniem byłoby zastosowanie sankcji bezskuteczności. Tego samego rodzaju umów dotyczy opracowanie *Consumer distance contracts concluded by electronic means in the directive 2011/83/EU* [pozycja 5], jednak w tym przypadku skupiliśmy się ze współautorem (K. Garnowskim) na wyróżnieniu typów umów zawieranych na odległość przy użyciu środków elektronicznych oraz na wskazaniu ich cech charakterystycznych. W artykule *Dochodzenie roszczeń w stosunku do operatora pocztowego ze szczególnym uwzględnieniem postępowania reklamacyjnego* [pozycja 6] przedstawiłem natomiast zagadnienia związane z dochodzeniem roszczeń wobec operatora pocztowego skupiając się na sytuacji prawnej konsumentów.

W opracowaniu *Konsumentencka ochrona przedsiębiorcy: przyczynek do dyskusji o nowelizacji Kodeksu cywilnego i ustawy o prawach konsumenta dokonanej ustawą z 31.7.2019 r.* [pozycja 7] krytycznie oceniłem zmiany wprowadzone w kodeksie cywilnym oraz ustawie o prawach konsumenta dokonane ustawą z dnia 31 lipca 2019 r. Zwróciłem uwagę, że nawet jeśli by zgodzić się z ideą wyróżnienia pewnej grupy przedsiębiorców, której przyznaje się uprawnienia konsumenta, to powinno ono być dokonane w oparciu o spójne kryteria wyróżniające podmioty ze względu na ich słabszą pozycję w relacjach z podmiotami z innej grupy. Przyznanie ochrony wszystkim przedsiębiorcom będącym osobami fizycznymi (o ile spełniają inne przesłanki) jest rozwiązaniem niewłaściwym, gdyż odwołuje się do kryterium irrelevantnego, jakim jest status osoby fizycznej. Wskazałem także na inne wady regulacji: (1) brak określenia w relacji z jakimi podmiotami przedsiębiorca-profan podlega ochronie, (2) wadliwe odróżnienie przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą i przedsiębiorców prowadzących działalność zawodową, (3) błędne odwołanie się do przedmiotu działalności przedsiębiorcy ujawnionego w CEiDG, (4) wadliwe wskazanie, że niezawodowy charakter czynności prawnej wynikać ma z treści umowy.

Ochrony pasażera dotyczą natomiast trzy niżej wymienione prace:

- 1) *Uwagi na temat relacji prawa ochrony pasażera w Unii Europejskiej do prawa konsumenckiego* (w:) *Verba volant, scripta manent: księga jubileuszowa dedykowana Profesor Bogusławie Gneli*, A. Kaźmierczyk, K. Michałowska, M. Szaraniec (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8286-662-9, s. 156-164;
- 2) *Uwagi o potrzebie wzmocnienia praw pasażerów w przewozach multimodalnych w prawie Unii Europejskiej*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny. 2023, t. 85, nr 2, s.157-171, DOI: 10.14746/rpeis.2023.85.2.12 (współautorka K. Michałowska);

- 3) *Uprawnienie podróżnego do odstąpienia od umowy przewozu oraz do jednostronnej zmiany umowy*, internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2017, nr 3, s. 61-70, DOI: 10.7172/2299-5749.IKAR.3.6.5.

Pierwsza z tych prac dotyczy wzajemnego stosunku między prawem ochrony pasażera a prawem konsumenckim. Przyjąłem, że prawo ochrony pasażera stanowi część prawa konsumenckiego, zachowując jednak pewną odrębność, ze względu na następujące cechy tego obszaru prawa: (1) odmienny sposób określenia podmiotu korzystającego z ochrony (pasażer nie musi być konsumentem), (2) wąskie określenie sposobu regulacji, (3) duża spójność aktów prawnych regulujących prawa pasażera, (4) odmienna podstawa prawna aktów prawnych zawierających normy służące ochronie praw pasażera. Uzasadniając tezę, zgodnie z którą prawo ochrony pozostaje częścią prawa konsumenckiego wskazałem, że tożsamy pozostaje główny cel przepisów, a w istotnym stopniu także typ regulowanych stosunków prawnych i metody regulacji.

We wnioskach artykułu *Uwagi o potrzebie wzmocnienia praw pasażerów w przewozach multimodalnych w prawie Unii Europejskiej* [pozycja 2] z jego współautorką K. Michałowską wskazaliśmy na konieczność zwiększenia poziomu ochrony pasażerów korzystających z kilku rodzajów środków transportu drogowego podczas jednej podróży. Rozważając możliwe rozwiązania (dyskutowane m.in. w ramach Komisji Europejskiej) opowiedzieliśmy się za wydaniem nowego rozporządzenia unijnego, które powinno regulować: (1) obowiązki informacyjne przewoźnika na poszczególnych etapach przewozu multimodalnego, a także o możliwości skorzystania z alternatywnym form transportu, (2) odpowiedzialność podmiotów uczestniczących w wykonaniu przewozu multimodalnego, (3) obowiązek wskazania w prawie krajowym organu zajmującego się ochroną praw pasażera w przewozach multimodalnych. Sformułowaliśmy także postulat, by w dłuższej perspektywie czasowej prawodawca unijny dążył do ujednolicenia praw pasażerów we wszystkich gałęziach transportu, co mogłoby istotnie wpłynąć na rozwój multimodalnych przewozów pasażerskich.

W artykule *Uprawnienie podróżnego do odstąpienia od umowy przewozu oraz do jednostronnej zmiany umowy* [pozycja 3] przedstawiłem zakres i istotę tytułowych uprawnień, dowodząc że pełnią one funkcję ochronną. Wykazałem, że przysługują one podróżnym także w sytuacji, gdy do umowy przewozu zastosowanie znajdują rozporządzenia unijne dotyczące praw pasażerów oraz przepisy ujednolicone CIV. Zwróciłem również uwagę na semiimperatywny charakter norm wynikających z przepisów przyznających uprawnienia oraz sformułowalem postulaty *de lege ferenda* odnoszące się do tych przepisów.

### Ad III.

Do trzeciego obszaru badań zaliczyć można następujące prace:

- 1) *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, ISBN 978-83-264-0410-8, ss. 273, (zmieniona i zaktualizowana wersja rozprawy doktorskiej);
- 2) *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną w celu ochrony drobnych akcjonariuszy w kodeksie spółek handlowych (w:) Prawo handlowe po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej*, J. Katner, U. Promińska (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2010, ISBN 978-83-264-0687-4, s. 66-75;
- 3) *Nabywanie akcji własnych przez prostą spółkę akcyjną*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2021, nr 7, s. 53-59, DOI: 10.33226/0137-5490.2021.7.7;
- 4) *Forma umowy przeniesienia ogółu praw i obowiązków w handlowej spółce osobowej (w:) Restrukturyzacja przedsiębiorcy i jego przedsiębiorstwa*, M. Kuźnik, A.J. Witosz (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, ISBN 978-83-8128-902-3, Warszawa 2018, s. 183-194;
- 5) *Świadczenie pracy bądź usług jako przedmiot wkładu do spółki osobowej*, Europa Regionum 2016, t. 29, s. 259-270, DOI: 10.18276/er.2016.29-17;
- 6) *Pozbawienie wspólnika spółki jawnej prawa reprezentacji spółki oraz prowadzenia jej spraw na drodze sądowej – zagadnienia wybrane*, Radca Prawny. Zeszyty Naukowe 2023, nr 3, s. 83-95, DOI: 10.4467/23921943RP.23.026.19064;
- 7) *Umowy między spółką a małżonkiem członka zarządu spółki kapitałowej (w:) Status prawny małżonków w spółkach cywilnych i handlowych*, Z. Kuniewicz, K. Malinowska-Woźniak (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2016, ISBN 978-83-8092-523-6, s. 314-326 (współautor K. Garnowski);
- 8) *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2009 r., III CZP 63/09*, Lex/el. 2010, <https://sip.lex.pl/#/publication/385991903/dabrowski-daniel-glosa-do-uchwaly-sn-z-dnia-22-pazdziernika-2009-r-iii-czp-63-09?cm=RELATIONS>.

Prawo spółek było podstawowym obszarem moich zainteresowań przed uzyskaniem stopnia doktora. Praca doktorska, zmieniona i zaktualizowana została wydana jako monografia *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną* [pozycja 1]. Tematyki nabywania akcji własnych dotyczyła także publikacja *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną w celu ochrony drobnych akcjonariuszy w kodeksie spółek handlowych* [pozycja 2]. Do zagadnienia tego wróciłem kilka lat później, gdy do polskiego porządku prawnego wprowadzono prostą spółkę akcyjną. W artykule *Nabywanie akcji własnych przez prostą spółkę akcyjną* [pozycja 3] co do zasady pozytywnie oceniłem regulację kodeksu spółek handlowych dotyczącą tytułowego zagadnienia, wskazując jednak na pewne jej wady i niedociągnięcia.

Pozostałe publikacje z zakresu prawa spółek dotyczyły wybranych zagadnień odnoszących się do spółek osobowych oraz – w przypadku dwóch prac – reprezentacji spółek kapitałowych. W opracowaniu *Forma umowy przeniesienia ogółu praw i obowiązków w handlowej spółce osobowej* [pozycja 4] zgłosiłem oraz uzasadniłem postulat wprowadzenia wymogu zachowania formy pisemnej z datą pewną w odniesieniu do umowy przeniesienia ogółu praw i obowiązków w spółce osobowej, wykazując że brak wymogu formy szczególnej godzi w bezpieczeństwo obrotu. Zwróciłem także uwagę, że wyrażane niekiedy w literaturze poglądy o istnieniu obowiązku zachowania formy szczególnej *de lege lata* nie mają uzasadnienia.

W artykule *Świadczenie pracy bądź usług jako przedmiot wkładu do spółki osobowej* [pozycja 5] scharakteryzowałem istotę takiego szczególnego rodzaju wkładu wnoszonego przez wspólnika, określiłem zasady wykonania obowiązku jego wniesienia do spółki oraz skutki niewykonania lub nienależytego wykonania tego obowiązku. Sformułowałem także tezę zgodnie z którą, w sytuacji gdy wspólnik zobowiązał się do wniesienia do spółki osobowej wkładu niepieniężnego w postaci pracy bądź usług, treść zobowiązania łączącego wspólnika ze spółką musi być ustalana poprzez odwołanie się do samej umowy spółki (jej postanowień określających przedmiot wkładu), ale także przepisów części ogólnej zobowiązań kodeksu cywilnego. Ponadto w wielu przypadkach konieczne jest stosowanie w drodze analogii przepisów części szczególnej zobowiązań dotyczących umów nazwanych, w których świadczenie charakterystyczne jest podobne do świadczenia, do którego spełnienia zobowiązał się wspólnik.

Artykuł *Pozbawienie wspólnika spółki jawnej prawa reprezentacji spółki oraz prowadzenia jej spraw na drodze sądowej – zagadnienia wybrane* [pozycja 6] poświęcony jest uregulowaniom art. 30 § 2 i art. 47 *in principio* k.s.h., które przewidują możliwość pozbawienia wspólnika na drodze sądowej uprawnienia do prowadzenia spraw spółki jawnej oraz jej reprezentacji. Zajmuję w nim stanowisko w odniesieniu do kluczowych problemów dotyczących interpretacji i stosowania wskazanych przepisów – charakteru prawnego wynikających z nich uprawnień, kręgu podmiotów uprawnionych, kręgu podmiotów legitymowanych biernie, treści uprawnień oraz skutków wyroku sądowego. Formułuję także postulaty *de lege ferenda*, mające na celu eliminację wątpliwości powstałych na tle tych przepisów.

W pracy *Umowy między spółką a małżonkiem członka zarządu spółki kapitałowej* [pozycja 7] wraz z jej współautorem (K. Garnowskim) zwróciliśmy uwagę, że normy zawarte w art. 209 i 210 § 1 k.s.h. nie zabezpieczają w odpowiedni sposób interesów spółki i wierzycieli przed

zagrożeniami, jakie mogą powstać przy zawieraniu umów pomiędzy spółką a małżonkiem członka zarządu. Wskazaliśmy, że szczególnie charakter art. 210 § 1 k.s.h. nie pozwala *de lege lata* na jego rozszerzającą wykładnię, która nakazywałaby stosowanie przewidzianych w nim szczególnych zasad reprezentacji, w razie gdy umowa zawierana jest między spółką a małżonkiem członka zarządu. Uznaliśmy zatem, że konieczna jest interwencja ustawodawcy, który dokonałby zmiany zakresu zastosowania art. 210 § 1 k.s.h.

W *Glosie do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2009 r., III CZP 63/09* [pozycja 8] zaaprobowalem tezę uchwały, zgodnie z którą „Zarząd spółki z o.o. nie może działać za spółkę w sporze o uchylenie uchwały zgromadzenia wspólników wytoczonym przez wspólnika, będącego jednocześnie członkiem zarządu pozwanej spółki”. Krytycznie jednak odniosłem się do uzasadnienia, polemizując z niektórymi wyrażonymi w nim twierdzeniami oraz uzupełniając przedstawioną argumentację.

W okresie po uzyskaniu stopnia doktora publikowałem także artykuły oraz rozdziały w monografiach zbiorowych, które wykraczały poza wskazane powyżej obszary badawcze. W mojej opinii wart wspomnienia jest opublikowany stosunkowo niedawno artykuł pt. *Prawo umów jako instrument wspierający ochronę środowiska: zarys problemu* (Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2023, nr 6, s. 26-33, DOI: 10.33226/0137-5490.2023.6.4). W artykule tym podjąłem się zbadania hipotezy, zgodnie z którą do prawa umów przenikają rozwiązania służące ochronie środowiska, przy czym dotyczy to zarówno prawa umów tworzonego przez legislatora, stosowania prawa umów, jak i praktyki kształtowania treści umów przez strony. Analiza przepisów dotyczących różnego rodzaju umów (zwłaszcza umów z udziałem konsumentów), jak również analiza orzecznictwa i przegląd praktyk dotyczących treści zawieranych umów potwierdziły trafność postawionej hipotezy. Poruszone w tym artykule zagadnienia uważam za niezwykle istotne i zamierzam kontynuować badania w tym zakresie.

Ponadto odnotować należy mój udział w pracach nad *Wielką encyklopedią prawa, t. 18, Prawo cywilne materialne*, Z. Kuniewicz, K. Piasecki, B. Ziemianin (red.), Fundacja „Ubi societas, ibi ius”, Warszawa 2019, ISBN 978-83-64556-17-3. Do encyklopedii przygotowałem 24 hasła z zakresu prawa cywilnego materialnego: *cedent, cel społeczno-gospodarczy zobowiązania, cesjonariusz, dozwolona samopomoc, kumulatywne przystąpienie do długu, obrót bezgotówkowy, odpowiedzialność za produkt niebezpieczny, ogólne warunki umów, podstawa świadczenia, pomoc własna, produkt niebezpieczny, przejemca, subrogacja, sukcesja*

*singularna, sukcesja uniwersalna, sukcesja, umowa ramowa, wielość dłużników (wierzycieli), właściwość stosunku zobowiązaniowego, wprowadzenie do obrotu produktu niebezpiecznego, wzorzec umowy, wzór umowy, zobowiązania niepodzielne, zobowiązania podzielne.*

**5. Informacja o wykazywaniu się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej**

W ramach istotnej aktywności naukowej realizowanej poza Uniwersytetem Szczecińskim wskazać należy w szczególności na odbyte przeze mnie staże naukowe:

- 1) Staż naukowy na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie w Instytucie Prawa, Katedrze Prawa Cywilnego, Gospodarczego i Prywatnego Międzynarodowego – staż odbywałem w formule hybrydowej w okresie od 1 kwietnia 2022 r. do 30 czerwca 2022 r. pod kierownictwem dr hab. prof. UEK K. Michałowskiej. Tematem stażu były *Kierunki rozwoju prawa ochrony pasażerów w Unii Europejskiej*, a jego celem określenie miejsca prawa ochrony pasażerów w systemie prawa, w szczególności jego relacji z prawem konsumenckim, zdefiniowanie cech specyficznych prawa ochrony pasażerów oraz określenie kierunków rozwoju prawa ochrony konsumentów, a także poszerzenie wiedzy oraz umiejętności dotyczących prowadzenia badań naukowych. Podczas stażu wziąłem udział w spotkaniu Katedry, na którym zaprezentowałem cele i założenia oraz program prac podczas stażu. Następnie odbyłem kwerendę w bibliotece Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, zapoznałem się z księgozbiorem biblioteki oraz bazami on-line i zgromadziłem materiał badawczy. Wziąłem też udział w seminarium magisterskim prowadzonym przez kierowniczkę stażu aktywnie uczestnicząc w dyskusji naukowej. Uczestniczyłem również w IX Międzynarodowej Konsumenckiej Konferencji Naukowej „Prawa konsumenta wczoraj, dziś i jutro. 60 lat praw konsumenta”, zorganizowanej przez Instytut Prawa Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, odbywającej się w Krakowie w dniach 9-10 czerwca 2022 r., wygłaszając referat na tej konferencji. W czasie stażu pozostawałem w stałym kontakcie z kierowniczką stażu, z którą przygotowaliśmy wspólny artykuł pt. *Uwagi o potrzebie wzmocnienia praw pasażerów w przewozach multimodalnych w prawie Unii Europejskiej* opublikowany w *Ruchu Prawniczym, Ekonomicznym i Socjologicznym* (omówiony szerzej w punkcie 4.5. ad II). Wiedzę i doświadczenie

uzyskane w trakcie stażu wykorzystałem w innych pracach badawczych, w tym także podczas przygotowywania w 2023 r. wniosku badawczego do Narodowego Centrum Nauki w ramach programu Opus 26.

- 2) Staż naukowy na Northern University w Eyrwaniu (Armenia) – staż odbywałem w dniach 1-5 kwietnia 2022 r. podczas pobytu na Northern University równoległe z wyjazdem dydaktycznym w ramach programu Erasmus plus. W czasie stażu przeprowadziłem kwerendę w bibliotece uniwersyteckiej oraz uczestniczyłem w dyskusjach naukowych z pracownikami naukowymi uniwersytetu. Podstawowym celem stażu było nawiązanie kontaktu z dr A. Grigoryanem oraz przygotowanie koncepcji badawczej w tym postawienie pytań i hipotez badawczych, określenie metod badawczych oraz uzgodnienie podziału pracy nad wspólnym artykułem dotyczącym zadośćuczynienia za krzywdę polegającą na zerwaniu lub uniemożliwieniu nawiązania więzi rodzinnych w prawie polskim oraz armeńskim. Artykuł ten powstał w ciągu kilku miesięcy po zakończeniu stażu i został opublikowany w jednym z głównych czasopism prawniczych w Armenii – *Judicial Power* pod tytułem *Pecuniary Compensation for the Impossibility of Establishing or Continuing a Family Bond in the Case of a Serious Bodily Injury or the Death of a Closest Person: Comments on the Basis of the Polish and Armenian Law*. Podczas współpracy nad artykułem dokonaliśmy wraz ze współautorem porównania regulacji tytułowego zagadnienia w odmiennych systemach prawnych. Podstawowym wnioskiem badań była teza, że w Polsce – podobnie jak w krajach Europy Zachodniej – istnieje tendencja do częstszego wykorzystywania instytucji zadośćuczynienia w celu ochrony więzi rodzinnych, co można traktować jako przejaw wzmocnienia ochrony fizycznej i psychicznej integralności jednostki ludzkiej. W prawie armeńskim tendencja taka póki co nie występuje. Artykuł dał możliwość przedstawienia w Armenii nowoczesnej regulacji polskiego kodeksu cywilnego dotyczącej omawianej kwestii.

Zaświadczenia o odbyciu staży stanowią załącznik nr 7.

Za szczególnie ważną uważam współpracę w międzynarodowym zespole badawczym funkcjonującym pod nazwą CMR Advisory Council (Rada Doradcza CMR) ([www.cmr-ac.org](http://www.cmr-ac.org)). Celem Rady jest promowanie jednolitej interpretacji Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) przez sądy i zainteresowane strony z branży transportowej, a w szczególności wydawanie i publikowanie opinii i deklaracji

dotyczących interpretacji, stosowania oraz roli Konwencji CMR, a także wspieranie dalszych prac nad harmonizacją prawa w dziedzinie międzynarodowego prawa transportowego. Działania zmierzające do utworzenia Rady podjęte zostały przez prof. C. Legros z University of Rouen Normandy (Francja) pod koniec 2021 r., natomiast formalnie Rada została utworzona w październiku 2023 r. w Rouen. Zgodnie ze statutem w skład Rady wchodzi do 10 członków. Członkowie Rady są badaczami, głównie profesorami, specjalistami w zakresie prawa transportowego, pochodzącymi z Francji, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Niemiec, Belgii, Holandii, Chorwacji, Włoch, Szwecji i Polski (po jednym przedstawicielu z każdego państwa). Do tej pory brałem udział w jedenastu spotkaniach Rady (w tym w dwóch stacjonarnych w Rouen). Jestem także członkiem zespołu roboczego, który pracuje nad opinią dotyczącą wybranych aspektów związanych z interpretacją art. 1 konwencji CMR. Praca w Radzie daje możliwość nawiązania wielu kontaktów z badaczami z innych państw, owocujących także współpracą na innych polach (wykłady, seminaria itp.). Zaświadczenie o udziale w zespole badawczym stanowi załącznik nr 8.

Poza tym za aktywność naukową realizowaną poza Uniwersytetem Szczecińskim należy uznać czynny udział w konferencjach krajowych i międzynarodowych organizowanych przez jednostki krajowe i zagraniczne.

## **6. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę.**

### **6.1. Osiągnięcia dydaktyczne**

Do osiągnięć dydaktycznych można zaliczyć:

- a) prowadzenie przez ponad 20 lat pracy dydaktycznej zajęć (ćwiczeń, wykładów oraz konwersatoriów) (ponad 5000 godzin) z prawie 40 rodzajów przedmiotów na różnych kierunkach studiów (m.in. prawo, administracja, ekonomia, zarządzanie, logistyka, finanse i rachunkowość), pierwszego i drugiego stopnia, studiach jednolitych oraz studiach podyplomowych, w języku polskim i angielskim, takich jak m.in.: 1) prawo cywilne, 2) prawo cywilne z umowami w administracji, 3) prawo cywilne – część ogólna, 4) prawo rzeczowe, 5) ochrona własności intelektualnej, 6) prawo autorskie i ochrony własności intelektualnej, 7) prawo handlowe, 8) prawo obrotu handlowego, 9) prawo gospodarcze, 11) prawo umów gospodarczych, 12) prawne aspekty biznesu, 13) europejskie prawo gospodarcze, 14) europejskie prawo spółek, 15) prawo,

- 16) podstawy prawa, 17) podstawy państwa i prawa, 18) elementy prawa, 19) prawo wspólnotowe, 20) prawo łączności, 21) prawo transportowe, 22) prawo ochrony konsumenta, 23) prawo bankowe, 24) prawne podstawy funkcjonowania systemu bankowego, 25) prawne aspekty działalności turystycznej, 26) usługi detektywistyczne i ochrony osób i mienia, 27) odpowiedzialność prawna służb finansowo-księgowych, 28) prawo pracy, 29) prawo pracy a koszty pracy, 30) zagadnienia prawa pracy, 31) zatrudnianie pracowników w organizacji, 32) warsztaty z pism procesowych i sądowych, 33) basics of law, 34) law of commercial trade, 35) law, 36) consumer protection in the European Union, 37) intellectual property protection, 38) consumer protection law;
- b) pełnienie funkcji koordynatora Sekcji Prawa Cywilnego w Klinice Prawa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (od 2021 r.);
- c) przygotowanie programu studiów podyplomowych Prawo cywilne w biznesie (2023 r.);
- d) udział w przygotowaniu programu studiów Prawo transportowe i ubezpieczeń (2020-2021 r.) oraz International and European Business Law (2023 r.);
- e) pełnienie funkcji opiekuna roku na kierunku studiów Prawo Internetu i Ochrony Informacji (od 2022);
- f) recenzje prac licencjackich oraz prac magisterskich przygotowywanych przez seminarzystów dr hab. K. Wesołowskiego, prof. US;
- g) sprawowanie funkcji promotora pomocniczego w przewodzie doktorskim mgr M. Wojdały, który przygotował rozprawę doktorską pt. *Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów*, który to przewód doktorski został zakończony nadaniem mgr M. Wojdale stopnia doktora na podstawie uchwały Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 10 stycznia 2023 r. (uchwała o powołaniu do pełnienia funkcji promotora pomocniczego stanowi załącznik nr 9);
- h) współautorstwo podręcznika *Prawo gospodarcze* pod red. W. Górskiego, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004, ISBN 83-7241-366-5.

Ponadto za istotne uważam wyjazdy dydaktyczne w ramach programu Erasmus plus, podczas których prowadziłem wykłady z zakresu prawa ochrony konsumenta oraz prawa

przewozowego. Pierwszego obszaru dotyczyły wykłady realizowane w trakcie następujących wyjazdów:

- 1-5 kwietnia 2019 r., University of Montenegro, Podgorica, Czarnogóra;
- 3-7 czerwca 2019 r., National University of Management, Phnom Penh, Kambodża;
- 15-19 listopada 2021 r., University of Maribor, Maribor, Słowenia;
- 1-7 kwietnia 2022 r., Northern University, Erywań, Armenia;
- 1-5 maja 2023 r., National University of Management, Phnom Penh, Kambodża;
- 6-10 listopada 2023 r., Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentyna.

Zagadnienia z zakresu prawa przewozowego były natomiast przedmiotem wykładów podczas następujących wyjazdów:

- 20-24 marca 2022 r., University of the Basque Country, Leioa, Hiszpania;
- 5-9 czerwca 2022 r., Sofijski Universitet Sv Kliment Ohridski, Sofia, Bułgaria.

Ponadto w dniach od 7 do 11 lipca 2021 r. wystąpiłem z cyklem wykładów (16h) pod tytułem „From a Factory to your Home – Contracts of Sale and Contracts for Carriage as Fundamental Elements of Supply Chains” podczas Letniej Szkoły Prawa na University of Bayreuth w Niemczech.

Zaświadczenia o udziale w wyjazdach dydaktycznych stanowią załącznik nr 10.

W roku 2015 otrzymałem nagrodę zespołową Rektora Uniwersytetu Szczecińskiego za szczególne osiągnięcia dydaktyczne (załącznik nr 11).

## **6.2. Osiągnięcia organizacyjne**

Do osiągnięć organizacyjnych można zaliczyć w szczególności:

- 1) pełnienie funkcji członka Senatu Uniwersytetu Szczecińskiego w kadencji 2017-2020 w grupie nauczycieli akademickich niezatrudnionych na stanowisku profesora albo profesora Uniwersytetu Szczecińskiego, albo profesora dydaktycznego;
- 2) pełnienie funkcji członka Uczelnianej Komisji Wyborczej (przez kolejne kadencje 2016-2020, 2020-2024, od 2024) oraz zastępcy Przewodniczącego tej Komisji;
- 3) pełnienie funkcji członka Komisji Dyscyplinarnej ds. Studentów (kadencja 2020-2024);

- 4) pełnienie funkcji członka zespołu ds. kierunku Prawo Transportowe i Ubezpieczeń – Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (od 2020 r.);
- 5) pełnienie funkcji członka zespołu ds. kierunku Administracja – Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (od 2022 r.);
- 6) pełnienie funkcji członka zespołu do opracowywania raportu samooceny kierunku administracja na potrzeby wizytacji Polskiej Komisji Akredytacyjnej w roku akademickim 2023/2024 (2024 r.);
- 7) pełnienie funkcji członka zespołu ds. kierunku International and European Business Law – Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (od 2023 r.);
- 8) pełnienie funkcji członka wydziałowego Zespołu ds. III obszaru ewaluacji jakości działalności naukowej – Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (2021, 2022);
- 9) członkostwo w radzie programowej Ogólnopolskiej Konferencji Zjazd Katedr Prawa Uczelni Ekonomicznych, „Problematyka prawna usług”, Kołobrzeg, 19-21 września 2016 r.;
- 10) kierownictwo w zespole organizacyjnym Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej „Problematyka prawna usług w transporcie i turystyce”, Szczecin, 17 listopada 2017 r.;
- 11) członkostwo w komitecie organizacyjnym międzynarodowego seminarium naukowego Contemporary Challenges for Uniform Private Law, Szczecin, 16 maja 2023 r.

Zaświadczenia dotyczące niektórych z ww. osiągnięć organizacyjnych stanowią załącznik nr 12.

### **6.3. Osiągnięcia popularyzujące naukę**

Do osiągnięć popularyzujących naukę zaliczyć można w szczególności:

- 1) stałą współpracę z Institut du Droit International des Transports (IDIT, Instytut Międzynarodowego Prawa Transportowego) z siedzibą w Rouen we Francji – w ramach współpracy przygotowuję opracowania w języku angielskim orzeczeń sądów polskich dotyczących prawa przewozowego opatrzone krótkimi komentarzami, które publikowane są (w językach angielskim i francuskim) w bazie orzeczeń prowadzonej przez IDIT dostępnej na stronie <https://www.idit.asso.fr/> (od 2021 r.) (załącznik nr 13);

- 2) udział w przygotowaniu na zlecenie IDIT oraz Stichting Vervoeradres (Fundacja dla Przewoźników) z siedzibą w Zoetermeer w Holandii raportu krajowego dotyczącego stosowania konwencji CMR w Polsce (2022 r.);
- 3) prowadzenie szkoleń w ramach projektu „Nowe kompetencje w nowym kraju – kurs dla obywateli Ukrainy” (nr POWR.03.01.00-00-T081/18) – Działalność gospodarcza cudzoziemców w Polsce (2020 r.);
- 4) prowadzenie szkoleń dla aplikantów adwokackich w Okręgowej Radzie Adwokackiej w Szczecinie (2008-2016 r.) – główna tematyka: spółka akcyjna oraz spółki osobowe;
- 5) prowadzenie szkoleń dla aplikantów radcowskich w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Szczecinie (od 2010 r. do teraz) – główna tematyka: prawo spółek handlowych, prawo cywilne;
- 6) udział w Komitecie organizacyjnym organizującym spotkania „Środy z prawem gospodarczym na WZiEU”, kierowane do przedsiębiorców (2017 r.);
- 7) pełnienie funkcji arbitra Sądu Arbitrażowego Pomorza Zachodniego (od 2013 r.).

Zaświadczenia dotyczące niektórych z ww. osiągnięć popularyzujących naukę oraz dotyczących współpracy z otoczeniem gospodarczym stanowią załączniki nr 13.

**7. Oprócz kwestii wymienionych w pkt. 1-6, wnioskodawca może podać inne informacje, ważne z jego punktu widzenia, dotyczące jego kariery zawodowej.**

Za monografię *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną* otrzymałem wyróżnienie w konkursie Dziennika Gazeta Prawna Złote Skrzydła (2011 r.) (załącznik nr 14).

(podpis wnioskodawcy)