

Kraków, 16 lipca 2024 r.

RECENZJA

monografii (rozprawy habilitacyjnej) oraz dorobku naukowego dr. Daniela Dąbrowskiego w związku z postępowaniem o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk prawnych.

1. Uwagi ogólne.

Recenzja została przygotowana na podstawie art. 221 ust. 8 w zw. z art. 219 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 742 ze zm.; dalej: p.s.w.n.) oraz na podstawie Uchwały nr 70/2024 Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 10 maja 2024 roku powołującej Komisję Habilitacyjną w celu przeprowadzenia postępowania habilitacyjnego Pana dr. Daniela Dąbrowskiego.

Zgodnie z art. 219 ust. 1 p.w.s.n. stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która 1) posiada stopień doktora; 2) posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej: a) 1 monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a p.w.s.n., lub b) 1 cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopismach naukowych lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych, które w roku opublikowania artykułu w ostatecznej formie były ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. b p.w.s.n., lub c) 1 zrealizowane oryginalne osiągnięcie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub artystyczne; 3) wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej. Habilitant jako podstawę nadania stopnia doktora habilitowanego przedstawił monografię - *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*, Wydawnictwo

C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-979-0. Jego aktywność naukowa realizowana po uzyskaniu stopnia doktora na Uniwersytecie Szczecińskim obejmuje po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych zaliczyć można 54 prace 1 monografię naukową inną niż przedstawiona rozprawa habilitacyjna (zaktualizowana wersja rozprawy doktorskiej); współautorstwo 5 monografii naukowych (w tym 2 komentarzy); 21 rozdziałów w monografiach zbiorowych (w 5 przypadkach jako współautor); 24 artykuły w czasopismach (w 3 przypadkach jako współautor); 1 glosa oraz 24 hasła w *Wielkiej encyklopedii prawa*, t. 18, *Prawo cywilne materialne*.

2. Ocena monografii (rozprawy habilitacyjnej).

2.1. Problem badawczy.

Pan dr Daniel Dąbrowski jako podstawowe zadanie badawcze pracy wskazuje odpowiedź na dwa pytania. Pierwsze z nich ma charakter dogmatyczny i dotyczy charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów, a w szczególności rekonstrukcji modelu regulacji tej umowy na gruncie obowiązującego prawa. Obejmuje to ustalenie kwalifikacji umowy multimodalnego przewozu towarów na gruncie systemu zobowiązań umownych obowiązującego w Polsce oraz odkodowanie obowiązujących norm prawnych, regulujących prawa i obowiązki stron tejże umowy. Pytanie o charakter prawny oraz treść praw, obowiązków i odpowiedzialności stron umowy multimodalnego przewozu towarów dotyczy nie tylko egzegezy aktów normatywnych prawa polskiego, ale także odpowiednich aktów prawa międzynarodowego, których stroną jest Polska. Habilitant ujmuje dogmatyczną analizę przepisów prawa polskiego oraz przepisów konwencyjnych, jako dwa odrębne zadania badawcze, przy czym badanie wpływu regulacji konwencyjnej na stosunki obligacyjne związane z przewozem multimodalnym ujmuje jako „dodatkowy cel pracy” (s. 10). Nie jest to ujęcie w pełni precyzyjne. Uwzględniając treść art. 87 ust. 1 Konstytucji ratyfikowane umowy międzynarodowe współtworzą system źródeł prawa powszechnie obowiązujących Rzeczypospolitej Polskiej. Z tego punktu widzenia dogmatyczna analiza konwencji międzynarodowych oraz polskiej regulacji ustawowej w prywatnoprawnej regulacji przewozu multimodalnego jest w istocie tym samym zadaniem badawczym. Jest to okoliczność, która znajduje w pełni odzwierciedlenie w strukturze i treści. Autor poświęcił regulacji konwencyjnej co najmniej tyle samo miejsca co ustawowej regulacji przewozów multimodalnych. Uwzględniając praktyczne znaczenie przewozów międzynarodowych

w gospodarce polskiej tak szerokie zakreślenie zakresu badań dogmatycznych w pracy jest w pełni uzasadnione.

Drugie zagadnie badawcze, polegające na określeniu optymalnego modelu przyszłej regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim nie zostało wprowadzone jako cel pracy, ale jako jej czwarta teza (s. 11). Wyrażony przez Habilitanta pogląd o nieefektywności obecnej regulacji można potraktować jako tezę. Dążenie do zdefiniowania właściwego kształtu regulacji nie jest tezą, ale odrębnym celem pracy. Pytanie o właściwy model regulacji nie jest problemem z zakresu dogmatyki prawniczej, ale z zakresu polityki legislacyjnej. Odpowiedź na nie wymaga zastosowania odmiennych metod badawczych oraz innego niż w przypadku badań dogmatycznych sposobu argumentacji. Autor ogranicza poszukiwania *de lege ferenda* do zidentyfikowania zmian, które powinny zostać wprowadzone przez polskiego ustawodawcę. W ten sposób zakres poszukiwań dogmatycznych pozostaje istotnie szerszy niż poszukiwań w drugim obszarze badawczym. Habilitant zrezygnował ze sformułowania postulatów dotyczących regulacji traktatowej (s. 391) oraz ewentualnych zmian w prawie europejskim (s. 396).

Wybór zagadnień dogmatycznych związanych z przepisami determinującymi treść praw, obowiązków i odpowiedzialności stron umowy przewozu multimodalnego jako przedmiotu rozprawy mającej wnieść znaczący wkład do rozwoju badań nad prawem prywatnym należy uznać za bardzo dobry. O jego jakości decydują zarówno jego znaczenie na polu debaty akademickiej, jak również jego praktyczna użyteczność. Mozaika norm dotyczących poszczególnych gałęzi transportu pochodzących zarówno z prawa krajowego, jak i z uregulowań konwencyjnych powoduje, że odpowiedź na pytanie o to jak ukształtowana została umowa multimodalnego przewozu *de lege lata* nie jest oczywista. Wątpliwości wynikają jednak nie tylko ze złożonej struktury regulacyjnej, ale także z braku rozbudowanego korpusu orzecznictwa dotyczącego przewozu multimodalnego, który mógłby ukształtować powtarzalny i jednolity sposób rozstrzygnięcia kontrowersyjnych zagadnień interpretacyjnych. Należy zwrócić także uwagę, że realizacja sformułowanego zadania badawczego wymaga nie tylko bardzo dobrej znajomości prawa prywatnego oraz metodologii jego interpretacji, ale także wysokiego poziomu zrozumienia dla specyfiki tej gałęzi usług w gospodarce, interesów przewoźników i ich klientów oraz granic możliwości działania prawa jako narzędzia regulacji stosunków gospodarczych. Problem badawczy sformułowany przez dr. Dąbrowskiego należy zatem uznać za wymagający intelektualnie i wartościowy

poznawczo. Analizowane przez Habilitanta zagadnienie ma także istotne konsekwencje praktyczne. Jego rozwiązanie wyznacza podział ryzyka między przewoźników, ich podwykonawców oraz ich klientów. Precyzyjne wskazanie reguł obowiązujących w tym zakresie ma także znaczenie dla interesów majątkowych innych podmiotów, które uczestnicząc w złożonych łańcuchach dostaw pośrednio narażone są na skutki nieprawidłowości wykonania usługi przewozu oraz powstałych w z związku z nimi szkód.

Umowa multimodalnego przewozu towarów nie była dotychczas przedmiotem wielu wypowiedzi doktrynalnych. Podstawowa monografia dotycząca tej problematyki została opublikowana w 1989 r. (Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym*, Toruń 1989). Jakkolwiek od czasu jej opublikowania nie nastąpiły istotne zmiany w regulacji umowy przewozu multimodalnego, to jednak rozwój doktryny prawa zobowiązań w okresie ostatnich trzech dekad w pełni uzasadnia próbę nowego spojrzenia na poruszoną przez Habilitanta problematykę. Nowsze, bo pochodzące z 2022 roku opracowanie K. Kochanowskiego, *Międzynarodowy przewóz kontenerowy w świetle prawa i praktyki*, Warszawa 2022 zasługuje z pewnością na uwagę, jako monografia, która oferuje solidną perspektywę dogmatyczną, znacznie przekraczającą poziom praktycznego poradnika. Jest to jednak praca o węższym zakresie niż oceniana monografia, a jej publikacja nie przekreśla zasadności rozwiązania problemu badawczego, jakim jest analiza dogmatyczna umowy przewozu multimodalnego. Inne wypowiedzi dogmatyczne to przede wszystkim komentarze do ustaw i traktatów międzynarodowych, rozdziały w opracowaniach zbiorowych oraz artykuły, które mają charakter przyczynkarski. Uwzględniając jej kompleksowy charakter ocenianej pracy, a także samodzielny i w istotnej mierze nowatorski charakter zaprezentowanych rozważań oraz wniosków można przypuszczać, że stanie się ona koniecznym punktem odniesienia dla badaczy zajmujących się analizowanym przez Autora zagadnieniem.

Pewne wątpliwości należy wyrazić w stosunku do problemu badawczego odnoszącego się do zdefiniowania optymalnego modelu regulacji. Pominięcie rozważań dotyczących zmian w regulacji traktatowej oraz ewentualnej regulacji umowy przewozu multimodalnego na szczeblu europejskim nie jest decyzją, która pozwala na nadanie rozważaniom pracy tej samej rangi naukowej, co rozważaniom dogmatycznym. Takie ujęcie problemu można jednak uznać za dopuszczalne. W szczególności w odniesieniu do regulacji traktatowej Autor słusznie zauważa, że jest ona w większej mierze wynikiem gry interesów gospodarczych



poszczególnych państw niż efektem poszukiwania modelu sprawiedliwego rozwiązania (np. s. 52). Złożona gra interesów poszczególnych państw może w rzeczywistości utrudniać wskazanie nie tylko optymalnego modelu międzynarodowej regulacji umowy przewozu multimodalnego, ale nawet jednoznaczne ustalenie kryteriów oceny proponowanej regulacji. Zawężenie zakresu badań *de lege ferenda* należy uznać za w pełni dopuszczalną decyzję Autora. Wątpliwości budzi natomiast odniesienie poszukiwanego modelu do przyszłej kodyfikacji polskiego prawa cywilnego. Habilitant przyjmie, że postulowana przez niego optymalna polska regulacja umowy multimodalnego przewozu towarów stanie się częścią nowego Kodeksu cywilnego, na którego gruncie dojdzie także do uregulowania umów przewozu unimodalnego oraz do sformułowania ogólnych przepisów o umowie przewozu. W chwili obecnej nie opublikowano projektu takiej regulacji. Autor nie podejmuje się także zadania sformułowania takich przepisów, ani założeń dla takiej regulacji. Jest to w pełni uzasadnione. Próba ustaleń *de lege ferenda* w tak szerokim zakresie znacznie przekraczałaby materię objętą przedstawioną pracą. W konsekwencji jednak problem badawczy, który stara się rozwiązać dr Dąbrowski to odpowiedź na pytanie o optymalny kształt przepisów stanowiących uzupełniających nieokreśloną, bo nieistniejącą jeszcze regulację prywatnoprawną poszczególnych sektorów usług przewozowych. Tak skonstruowanego zagadnienie nie da się uznać za prawidłowo określony przedmiot badań z zakresu nauk prawnych. Brak skonkretyzowanego przedmiotu odniesienia proponowanej regulacji uniemożliwia ocenę wyniku badań w oparciu o jakąkolwiek zobiektywizowaną metodę przyjętą na gruncie nauk prawnych.

2.2. Metodologia.

a. Metoda dogmatyczna.

Dr Daniel Dąbrowski posługuje się metodą prawnodogmatyczną oraz metodą komparatystyczną. Analiza przedstawionej przez niego rozprawy pozwala stwierdzić, że opanował on posługiwanie się tymi metodami badawczymi w stopniu potwierdzającym jego umiejętność pracy naukowej oraz niezależność w formułowaniu poglądów. Stosowana przez niego argumentacja jest spójna, logiczna i przejrzysta. Autor dokonuje egzegezy tekstu umiejętnie odwołując się do wykładni literalnej, argumentacji celowościowej oraz historycznej. Wiele z analizowanych przez dr Dąbrowskiego zagadnień stało się już wcześniej przedmiotem licznych wypowiedzi doktryny i judykatury (np. pojęcie umowy przewozu,

zakres zastosowania CMR, zagadnienia przedawnienia roszczeń itd.). Autor demonstruje zazwyczaj staranność oraz precyzję w zbieraniu i porządkowaniu tych wypowiedzi, w syntetycznym przedstawianiu argumentów oraz ich krytycznej ocenie. Jeżeli cytuje tylko jedno z wielu możliwych źródeł dla danego poglądu, to czyni to w sposób, który nie podważa trafności wyводу i ze względu na aktualność cytowanych źródeł pozwala na zidentyfikowanie innych pozycji bibliograficznych dotyczących omawianego zagadnienia lub poglądu. O opanowaniu przez dr Dąbrowskiego metody dogmatycznej świadczy także umiejętne zróżnicowanie sposobu jej zastosowania w odniesieniu do interpretacji prawa krajowego oraz przepisów konwencyjnych. Jest to efektem dojrzałej refleksji nad metodologią wykładni (por. np. s. 194- 199). Autor w sposób prawidłowy różnicuje dobór wypowiedzi doktrynalnych oraz stanowisk judykatury oraz sposób argumentacji w zależności od tego, czy przedmiotem interpretacji są przepisy prawa polskiego, czy umowy międzynarodowe. Wykorzystanie dorobku zagranicznego orzecznictwa oraz literatury w odniesieniu do interpretacji przepisów konwencji zostało dokonane w sposób umiejętny i świadczy o opanowaniu warsztatu badawczego przez Habilitanta. Odwołuje się on do szerokiego wachlarza orzecznictwa pochodzącego z kilkunastu jurysdykcji należących zarówno do państw Europy kontynentalnej, jak i sądów państw systemu *common law*. Sposób analizy tych źródeł zasługuje na uznanie, podobnie jak dyscyplina intelektualna oraz w przypadku analizy prawa polskiego.

b. Metoda komparatystyczna.

Drugą co do znaczenia metodą badawczą zastosowaną przez Autora jest metoda komparatystyczna. O ile wykorzystanie zagranicznej doktryny i judykatury dotyczącej norm konwencyjnych jest elementem metody dogmatycznej, to analiza obcych porządków prawnych jako narzędzie formułowania wniosków dotyczących prawa polskiego jest odrębną od dogmatycznej metodą badawczą. Autor odnosi się przede wszystkim do prawa niemieckiego, hiszpańskiego, holenderskiego. Jest to stosunkowo wąska perspektywa porównawcza. W kontekście podjętego zadania badawczego należy ją jednak uznać za wystarczającą. Wybór jednego porządku prawnego z tradycji romańskiej i jednego germańskiej tradycji prawa oraz stosunkowo nowoczesnej regulacji holenderskiej pozwala na spojrzenie na polskie rozwiązania normatywne z punktu widzenia najważniejszych systemów prawa prywatnego, które miały wpływ na rozwój polskiego systemu prawa prywatnego. Skorzystanie z dorobku legislacyjnego krajów anglosaskich przy analizie jedynie w dość

ograniczonym zakresie komparatystycznej jest rozwiązaniem dopuszczalnym. Różnice między sposobem regulacji w prawie polskim oraz prawie państw *common law* są na tyle głębokie, że odwołanie się do tych porządków prawnych można uznać w tym przypadku za mniej użyteczne narzędzie badania prawa polskiego *de lege lata* i *de lege ferenda*. Podobnie za dopuszczalne można uznać pominięcie pozaeuropejskich porządków prawnych, w których uregulowano multimodalny przewóz towarów takich jak prawo brazylijskie, chińskie i indyjskie. Poprawna argumentacja komparatystyczna nie wymaga uwzględniania wszystkich porządków prawnych, które regulują określoną kwestię. Jako pewne zubożenie pracy można potraktować natomiast brak odniesienia do prawa szwajcarskiego. Polskie i szwajcarskie prawo zobowiązań są do siebie zbliżone. Prawo szwajcarskie, podobnie jak prawo polskie, nie zawiera szczególnej regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów. Problematyka podjęta przez Habilitanta cieszy się natomiast w szwajcarskiej doktrynie zainteresowaniem. Sięgnięcie do tego dorobku mogłoby być wartościowym punktem odniesienia dla tezy i argumentacji Autora w dogmatycznej części pracy. Tytułem przykładu można tu wymienić m.in. A. Furrer, J. Vasella red., *The contractual Liability Regime on the Multimodal Transshipment in Combination of Road and Aerial Segments*, Zürich 2019; M. Hochstrasser, *Der Beförderungsvertrag*, Zürich 2015; V. Polić Foglar, *The Carriage of Goods in Swiss Law*, Zürich 2022; T. Wieske, *Schaden im Waretransport*, Zürich 2016.

Rozważania komparatystyczne nie są w analizowanej pracy dekoracją lub tylko demonstracją erudycji Autora. Odwołania do prawa niemieckiego, holenderskiego i hiszpańskiego służą trzem podstawowym celom. Po pierwsze dzięki nim zidentyfikowane zostały najważniejsze obszary, w których funkcjonowanie multimodalnego przewozu towarów wymaga specyficznych rozwiązań regulacyjnych na gruncie prawa prywatnego. Po drugie stanowią punkt odniesienia dla rozstrzygnięcia problemu kwalifikacji umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim. Po trzecie dostarczają one materiału do refleksji nad możliwymi modelami ukształtowania przepisów specyficznie poświęconych przewozowi multimodalnemu oraz relacji między taką regulacją, a prawem konwencyjnym dotyczącym poszczególnych gałęzi transportu. Autor potrafi krytycznie odnieść się do rozwiązań przyjętych w prawie obcym. Umiejętnie wskazuje na specyfikę rozwiązań prawa obcego odróżniając uniwersalne elementy nadające się do recepcji w polskim porządku prawnym od tych, które ze względu na szczególne uwarunkowania wynikające z prawa obcego lub polskiego recepcji nie wymagają.

c. Rezygnacja z analizy empirycznej i ekonomicznej.

Dr Daniel Dąbrowski nie odwołuje się w swojej pracy do dorobku ekonomicznej analizy prawa. Badania nad ekonomicznymi aspektami prawa umów stały się podstawą dla bardzo licznych publikacji. Znaczący jest także dorobek ekonomicznej analizy dotyczącej problemu efektywnej ekonomicznie alokacji szkody oraz kosztów ubezpieczenia. Zupełne pominięcie przez tego dorobku przez Autora jest zaskakującym wyborem. Problem badawczy analizowany przez dr. Dąbrowskiego dotyczy kolizji interesów o charakterze majątkowym. Wyważenie interesów, o którym pisze Habilitant nie może zostać prawidłowo dokonane bez pogłębionej analizy konsekwencji poszczególnych rozwiązań dla efektywności funkcjonowania łańcucha dostaw, którego elementem jest przewóz multimodalny, sytuacji gospodarczej stron, istnienia bodźców skłaniających przewoźnika do nakładów na zmniejszenie ryzyka powstania szkody itd. Bez próby dokonania takiej analizy odwołania Autora do argumentacji funkcjonalnej sprawiają wrażenie intuicyjnych albo arbitralnych. Pominięcie kryteriów ekonomicznych przy formułowaniu wniosków co do kształtu regulacji pomija istotę analizowanych instytucji prawnych. Skutki tego zaniechania metodologicznego są różne w zakresie od rodzaju problemu badawczego, który Habilitant porusza. W zakresie rozważań *de lege lata*, które stanowią przeważającą część rozprawy pominięcie analizy ekonomicznej można uznać za straconą okazję. Nie pozbawia ono jednak wartości prowadzonej analizy. Mimo wzrastającej popularności metody ekonomicznej analizy prawa nie można ją uznać za obowiązkowe narzędzie badawcze przy ocenie znaczenia obowiązujących przepisów. Znacznie poważniejsze konsekwencje ma pominięcie tej metody przy formułowaniu wniosków co do optymalnego kształtu regulacji. Metoda dogmatyczna oraz komparatystyczna jedynie w bardzo wąskim zakresie pozwalają na sformułowanie wartościowych i weryfikowalnych wyników takich badań. Metoda dogmatyczna pozwała jedynie na ewentualne sformułowanie postulatów co poprawności redakcji tekstu ustawy. Metoda komparatystyczna dostarcza pewnej ilości alternatywnych rozwiązań legislacyjnych. Sama w sobie nie formułuje jakichkolwiek kryteriów pozwalających na dokonanie wyboru jednego z takich rozwiązań, albo na sformułowanie zupełnie nowych rozstrzygnięć z zakresu polityki legislacyjnej. Autor niejednokrotnie wyraża potrzebę prawidłowego wyważenia interesów stron umowy multimodalnego przewozu towarów. Nie zastosował jednak metod, które w sposób zobiektywizowany i sprawdzalny pozwoliłyby na ustalenie na czym taka równowaga polega. Jest to mankament pracy, który podważa wartość naukową wniosków *de lege ferenda*.



W podobny sposób można odnieść się do niewykorzystania analizy dostępnych danych empirycznych dotyczących przewozów multimodalnych. Dane te nie są koniecznie do właściwego określenia treści obowiązujących przepisów. Habilitant zauważa jednak w rozprawie, że określenie treści norm dotyczących multimodalnego przewozu towarów jest wynikiem ustalenia interesów ekonomicznych, które prawodawca decyduje się chronić z pierwszeństwem przed innymi interesami. Takiej hierarchii interesów w prawie polskim nie da się w sposób obiektywny określić bez odniesienia do danych ekonomicznych dotyczących przewoźników oraz ich klientów oraz łańcuchów dostaw podlegających regulacji polskiego prawa prywatnego.

2.3. Kwestie warsztatowe.

Praca wykorzystuje bogatą literaturę krajową i zagraniczną. Jest to łącznie ponad 300 pozycji, co uwzględniając ograniczony dorobek literatury poświęcony specyficznym prawnym zagadnieniom prawa przewozowego, należy uznać za liczbę uzasadnioną. Autor korzysta w zdecydowanej większości z pozycji literatury polskiej, co jest okolicznością zrozumiałą, w kontekście skoncentrowania uwagi w pierwszej kolejności na dogmatycznej analizie prawa polskiego. Uwzględniając zakres i cele pracy zacytowana literatura została dobrana we właściwy sposób. Należy odnotować pewne barki, takie jak n.p. pominięcie tekstu J. Puszkarskiego, *Specyfika multimodalnego przewozu ładunku* [w:] D. Wetoszka, *Prawo gospodarcze*. Warszawa 2020 oraz W.J. Kocot, *Charakter powiązanych ze sobą, odrębnych zobowiązań umownych* [w:] *W poszukiwaniu dobrego prawa. Księga Jubileuszowa Profesora Mirosława Steca. Tom II. Perspektywa prywatnoprawna*, Warszawa 2022. Braki w bibliografii są jednak nieznaczne i nie wpływają na pozytywną ocenę stopnia i sposobu wykorzystania dostępnych źródeł. Autor w sposób obszerny analizuje judykaturę dotyczącą multimodalnego przewozu towarów. Dotyczy to zarówno orzecznictwa krajowego, jak i zagranicznego. W odniesieniu do orzecznictwa krajowego wykorzystany został przede wszystkim dorobek orzecniczy SN. W znacznie mniejszym zakresie Habilitanta odwołuje się do orzecznictwa sądów powszechnych. Rozstrzygnięcia dotyczące przewozu multimodalnego nie są liczne. W powszechnie dostępnych bazach orzecznictwa można wskazać wyroki SA w Warszawie i Szczecinie oraz SO w Szczecinie i SR w Gdyni, które mogły zostać uwzględnione jako przykłady praktyki orzecniczej kształtującej rozumienie badanych przez Habilitanta przepisów. Nie jest to jednak kwestia, która wpływałaby na poprawność

sformułowanych wniosków lub jakość argumentacji. W przypadku problematyki, która stała się przedmiotem znacznie większej ilości orzeczeń sądowych ograniczenia analizy do orzecznictwa SN oraz podstawowych rozstrzygnięć sądów odwoławczych jest zabiegiem, który nie budziłaby jakichkolwiek zastrzeżeń. Nie powinien ich budzić także w odniesieniu do problematyki multimodalnego przewozu towarów, nawet jeżeli stosunkowo niewielkie rozmiary korpusu orzeczniczego pozwoliłyby na analizę wszystkich wypowiedzi orzecznich sądów powszechnych na ten temat.

Strona warsztatowa oraz redakcyjna pracy nie budzi zastrzeżeń i dowodzi wysokiego poziomu opanowania sztuki formułowania wypowiedzi z zakresu nauk prawnych. Praca została napisana w sposób klarowny. Jej język jest precyzyjny, a prowadzone rozważania są ciekawe. Pewne zastrzeżenia należy natomiast sformułować co do prawidłowości posługiwania się przypisami. Zgodnie z przyjętymi zasadami Autor zamieszczając w pracy stanowisko, które wcześniej zostało sformułowane lub przytoczone we wcześniejszych publikacjach powinien zaznaczyć ten fakt przypisem. Tekst bez przypisów jest dla czytelnika informacją, że został on oryginalnie sformułowany przez autora. Można odnieść wrażenie, że Habilitant w pewnych, nielicznych, przypadkach nie pisze zgodnie z tą zasadą. Np. na s. 200-201 akapit rozpoczynający się od słów: „Trzeba zauważyć, że CMR...” nie został zaopatrzony w żaden przypis, chociaż zawarte w nim stwierdzenia dotyczące zakresu regulacji CMR oraz regulacji umowy spedycji w prawie polskim były już wcześniej przedmiotem wypowiedzi literatury. Także na s. 229 (ostatni akapit) oraz na s. 230 brak jest odwołań dotyczących omawianych przez Autora przepisów CIM, chociaż poruszana przez niego problematyka została wcześniej omówiona w szeregu publikacji, w tym także takich, które znajdują się w wyrazie bibliograficznym rozprawy (np. I. Koller, 2013). Ten sam problem należy zauważyć na stronach 305, 306, 309, 361 i 364. Poruszone na tych stronach zagadnienia mają najczęściej charakter ogólny. Z kontekstu rozważań można wysunąć wniosek, że Habilitant nie traktuje wyrażonych tam poglądów jako własnego dorobku naukowego, co prowadzi do wniosku, że brak przypisów jest wadą warsztatu, a intelektualna uczciwość wywodu pozostaje bez zarzutu. Innym problemem warsztatowym jest przytoczenie w kwestiach mających znaczenie dla wywodu poglądów przeciwnych niż zajmowane przez Autora wyłącznie w przypisie bez przedstawienia istoty różnicy, argumentacji zwolenników poglądu przeciwnego oraz argumentacji Autora przemawiającej za jego odrzuceniem. Dzieje się tak np. w przypisach 59 i 60 na s. 290 w odniesieniu do poglądów prezentowanych przez judykaturę francuską oraz w przypisie 137 na s. 317 w odniesieniu do poglądu M. Spanjaarta.

Wskazane uchybienia nie przekreślają jednak obrazu pracy jako wysokiej jakości rozprawy naukowej.

2.4. Struktura pracy.

Struktura pracy jest prawidłowa i pozwala na pełne przedstawienie argumentacji dotyczącej sformułowanych problemów badawczych. Praca składa się z siedmiu rozdziałów. Autor konsekwentnie prowadzi w nich od ogólnych konstatacji dotyczących genezy i znaczenie gospodarczego multimodalnego przewozu towarów, przez panoramę komparatystyczną tej problematyki, analizę przepisów prawa krajowego, ocenę relacji między prawem krajowym a regulacjami konwencyjnymi, po próbę sformułowania przepisów, które na gruncie nowego Kodeksu cywilnego mogłyby we właściwy sposób rozwiązać najważniejsze wątpliwości dotyczące prywatnoprawnej umowy multimodalnego przewozu towarów. Praca ma cztery wyraźne części. Pierwsza (rozdział 1 i 2) dr Dąbrowski dokonuje sprecyzowania podstawowych pojęci, przedstawia rozwój problematyki prywatnoprawnej transportu multimodalnego, identyfikuje podstawowe problemy normatywne dotyczące w sposób specyficzny regulacji badanej przez niego umowy oraz przedstawia na bazie wybranych systemów prawa obcego podstawowe modele regulacji tej problematyki. Dla struktury rozważań najważniejszym elementem tej części pracy jest wskazanie kluczowych obszarów stosunków prawnych związanych z przewozem multimodalnym, które ze względu na swoją specyfikę nie mogą zostać prawidłowo ocenione na podstawie przepisów dotyczących poszczególnych rodzajów transportu składających się na usługę przewozu multimodalnego. Autor w kolejnych częściach pracy konsekwentnie analizuje te obszary stosunków prawnych zarówno na gruncie prawa krajowego, jak również na gruncie regulacji międzynarodowej. Część druga obejmująca rozdział 3 poświęcona została prawu krajowemu. Zawiera ona odpowiedź na pytanie o kwalifikację umowy multimodalnego przewozu towarów na gruncie systematyki umów transportowych w prawie polskim oraz rozważania dotyczące zakresu autonomii woli na gruncie tej umowy. Trzecia część obejmuje rozdziały 4-6 i poświęcona została regulacji konwencyjnej. Rozdziały należące do tej części odpowiadają kolejno na pytania o możliwość zastosowania tych konwencji do poszczególnych odcinków przewozu multimodalnego (rozdział 4), o treść norm dotyczących przewozu multimodalnego w poszczególnych konwencjach unimodalnych (rozdział 5) oraz o treść i przydatność regulacji przewozu multimodalnego w regulacjach rotterdamskich (rozdział 6). Ostatnia, czwarta część obejmująca rozdział 7 to próba

sformułowania przepisów, które w sposób optymalny uregulowałyby umowę multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim. Należy stwierdzić, że praca została skonstruowana w sposób bardzo dobry. Zamyśl Autora jest łatwy do uchwycenia, struktura wywodu jest prosta i konsekwentna. Pod tym względem praca zasługuje na bardzo wysoką ocenę. Można wobec niej zgłosić jedynie drobne zastrzeżenia w odniesieniu do struktury i zakresu rozdziału poświęconego regulacjom krajowym (rozdział 3). Habilitant poświęcił zdecydowaną większość rozważań zagadnieniom charakteru prawnego umowy. Nie zachował w związku z tym klarownej struktury wywodu, którą zastosował przy omawianiu prawa obcego w rozdziale drugim, w którym po kolei omawiał kwalifikację umowy, zasady odpowiedzialności za szkodę zlokalizowaną i niezlokalizowaną, zakres swobody umów oraz przedawnienie roszczeń. Wszystkie te kwestie zostały ostatecznie w pracy poruszone także w odniesieniu do prawa polskiego. Rezygnacja z zachowania struktury rozdziału, który odzwierciedlałby ten katalog problemów utrudnia nieco percepcję rozważań Autora.

2.5. Wnioski.

Dr Daniel Dąbrowski formułuje wnioski odpowiadające sformułowanym przez niego we wstępie tezom pracy. Sformułowane przez Habilitanta wnioski tworzą spójny, kompletny i dobrze uzasadniony obraz umowy multimodalnego przewozu towarów w systemie polskiego prawa zobowiązań. Autor porusza i rozwiązuje w sposób metodologicznie uzasadniony wszystkie kluczowe zagadnienia dotyczące tego rodzaju stosunków prawnych. Normatywny obraz tej problematyki jest daleki od eleganckiej prostoty. Złożony i nieraz bardzo szczegółowy charakter wniosków formułowanych w pracy nie jest winą Habilitanta. Struktura regulacji prawa przewozowego zarówno na gruncie prawa krajowego, jak również prawa konwencyjnego składa się z szeregu odrębnych aktów, które w odniesieniu do przewozu multimodalnego pozostają ze sobą w złożonych stosunkach zależności. Jest to skomplikowana mozaika normatywna, która nie zawsze pozwala na sformułowanie jednej prostej odpowiedzi dotyczącej wszystkich zbliżonych stanów faktycznych. Jako znaczące osiągnięcie Autora należy uznać stworzenie usystematyzowanego katalogu rozstrzygnięć interpretacyjnych, które pozwalają na rozwiązanie najważniejszych prywatnoprawnych problemów związanych z funkcjonowaniem multimodalnego przewozu towarów. Jest to osiągnięcie, które ma znaczenie zarówno dla stanu badań nad prawem transportowym, jak również może być użytecznym narzędziem dla praktyków redagujących umowy przewozu multimodalnego lub prowadzących spory na ich tle.

W pewnym kontraście do wysokiego poziomu efektów pracy w jej obszarze dogmatycznym należy ocenić efekty wysiłku sformułowania przepisów stanowiących optymalną regulację umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym. Zaproponowane przez Habilitanta przepisy zostały napisane jasnym i precyzyjnym językiem. Dr Dąbrowski potrafi w jasny sposób przełożyć swoje zamierzenie dotyczące planowanej normy na język przepisu ustawy. Są to niewątpliwe zalety sformułowanych wniosków *de lege ferenda*. Wystawiają one bardzo dobre świadectwo opanowaniu techniki legislacyjnej przez Habilitanta. Nie mogą one jednak przesłonić słabości realizacji tego zamierzenia. U jego podstaw leży nieprecyzyjne, a nawet wadliwe założenie, że proponowane przepisy będą częścią przyszłej i nieznannej jeszcze regulacji umów transportowych w nowej polskiej kodyfikacji. W konsekwencji nie można w sposób zobiektywizowany ocenić, czy rzeczywiście współtworzą one harmonijną całość z innymi, niesformułowanymi jeszcze przepisami i czy Autor rzeczywiście osiągnął zamierzony efekt regulacyjny. O niezastosowaniu przez dr Dąbrowskiego narzędzi metodologicznych, które byłyby właściwe do osiągnięcia celu, jakim jest projekt nowej regulacji była już mowa wyżej (pkt 2.2.c recenzji). W konsekwencji wnioski Autora w odniesieniu do preferowanego modelu równowagi kontraktowej nie mogą być uznane za raczej intuicyjne niż oparte o zobiektywizowane metody badawcze.

2.6. Ogólna ocena pracy.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że przedstawiona przez Pana dr Daniela Dąbrowskiego monografia pt.: „*Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*” jest pracą zawierającą samodzielne i oryginalne rozwiązanie problemu badawczego z zakresu nauk prawnych. Jest to także praca napisana w sposób przyjazny dla czytelnika. Struktura wyводу oraz ładny, a zarazem precyzyjny język rozprawy powoduje, że lektura pracy dr. Dąbrowskiego nie sprawia trudności. Nie przekreślają wartości pracy omówione wyżej usterki metodologiczne. Dotyczą one jedynie jednego z zadań badawczych pracy. Podstawowe zadanie, jakim była odpowiedź na pytanie o kształt obowiązującej regulacji multimodalnego przewozu towarów zostało zrealizowane w sposób satysfakcjonujący. Niektóre wywody sformułowane przez Habilitanta mogą zasługiwać na polemikę, ale rzadko budzą także uzasadnione wątpliwości co do ich poprawności konstrukcyjnej. Jednocześnie całościowe ujęcie problematyki multimodalnego przewozu towarów wzbogaca w sposób istotny dyskusję na temat prywatnoprawnych aspektów prawa

transportowego. W konsekwencji, nie powinno być wątpliwości, że monografię „Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym” należy uznać za osiągnięcie naukowe, uzyskane po otrzymaniu stopnia doktora, stanowiące znaczny wkład Autora w rozwój nauk prawnych w rozumieniu art. 219 ust. 1 lit pkt 2 lit. a p.w.s.n.

3. Ocena pozostałego dorobku naukowego Pana dr Daniela Dąbrowskiego opublikowanego po uzyskaniu przez niego stopnia doktora.

Pozostały dorobek naukowy Pana dr. Daniela Dąbrowskiego opublikowany po uzyskaniu stopnia doktora składa się z 54 publikacji. Obejmują one 1 monografię (zaktualizowana wersja rozprawy doktorskiej); współautorstwo 5 monografii naukowych (w tym 2 komentarzy); 21 rozdziałów w monografiach zbiorowych (w 5 przypadkach jako współautor); 24 artykuły w czasopismach (w 3 przypadkach jako współautor); 1 glosa oraz 24 hasła w *Wielkiej encyklopedii prawa*, t. 18, *Prawo cywilne materialne*. Teksty Pana dr D. Dąbrowskiego zostały zamieszczone w publikacjach wydanych przez prestiżowe wydawnictwa prawnicze krajowe i zagraniczne i już sama ich ilość świadczy o tym, że wkład Autora w rozwój nauk prawnych jest nie tylko zauważalny, ale także istotny. Cechą tego dorobku, która rzuca się w pierwszej kolejności w oczy, jest specjalizacja Habilitanta w obszarze prywatnoprawnych aspektów regulacji transportu. Należy jednak zwrócić uwagę na udane prace Habilitanta dotyczące prawa ochrony konsumenta oraz prawa spółek. Autor demonstruje swobodę poruszania się w różnorodnych obszarach regulacji prawnej, z których każdy wymaga nie tylko znajomości obowiązujących przepisów, literatury i orzecznictwa, ale także opanowania specyficznej metody argumentacji, specyficznego systemu wartości oraz specyficznych uwarunkowań społecznych, gospodarczych i kulturowych danego sposobu regulacji. Habilitant demonstruje biegłości w wielu różnych obszarach prawa. Publikacje dr D. Dąbrowskiego dotyczą m.in. zagadnień procesowych i materialnoprawnych, prawa zobowiązań, prawa ochrony konsumenta i prawa spółek.

O wysokim poziomie tego dorobku świadczą także wysokie wymagania wydawnicze oraz prestiż przeważającej części dorobku wnioskodawcy. Wymagający system z reguły anonimowych recenzji oraz polityka redakcyjna takich czasopism jak *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, *Przegląd Prawa Konstytucyjnego*, *Przegląd Prawa Handlowego*, czy *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* są gwarancją wysokiego poziomu naukowego tekstów publikowanych w tych czasopismach. Dorobek Pana dr

UTP

D. Dąbrowskiego obejmuje także teksty publikowane za granicą i w Polsce w języku angielskim.

O znaczeniu dorobku dr Daniela Dąbrowskiego świadczy także liczba cytowań jego publikacji. Analizując dane dotyczące publikacji w bazach Lex oraz Legalis można stwierdzić, że prace habilitanta były cytowane nie tylko w wielu publikacjach naukowych, ale także, że poglądy Habilitanta mają wpływ na praktykę orzeczniczą. Sądy odwoływały się do jego publikacji w ponad 50 wyrokach wyrokach. Sąd Najwyższy m.in. Sąd Najwyższy aprobuszaco odniósł się do poglądów Habilitanta dotyczących listu przewozowego (wyrok z 31 marca 2023 r., sygn. akt II CSKP 800/22) oraz interpretacji art. 210 k.s.h. (wyroki z: 3 sierpnia 2011 r., sygn. akt I UK 16/11; 10 kwietnia 2013 r., sygn. akt II UZP 1/13 oraz 9 maja 2014 r., sygn. akt I UK 403/13). Publikacje dr D. Dąbrowskiego były cytowane wielokrotnie przez sądy powszechne w sprawach dotyczących krajowego i międzynarodowego przewozu towarów lub osób oraz prawa spółek.

W podsumowaniu stwierdzam, że Pan dr Daniel Dąbrowski po otrzymaniu stopnia doktora, **wyказuje się istotną aktywnością naukową** na polu nauk prawnych w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 3 p.w.s.n.

Dr hab. Marcin Spyra
Uniwersytet Jagielloński

