

OCENA OSIĄGNIĘCIA HABILITACYJNEGO ORAZ POZOSTAŁYCH KRYTERIÓW UZYSKANIA  
STOPNIA DOKTORA HABILITOWANEGO W POSTĘPOWANIU HABILITACYJNYM DR DANIELA  
DĄBROWSKIEGO

W wykonaniu nałożonego na mnie obowiązku sporządzenia oceny osiągnięć dr. Daniela Dąbrowskiego ubiegającego się o nadanie stopnia doktora habilitowanego stwierdzam, co następuje:

Zgodnie z art. 219 ust. 1 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U z 2020 r., poz. 85, Dz.U. z 2023 poz 742 t.j) stopień doktora habilitowanego może być nadany osobie, która:

1. Posiada stopień naukowy 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.s.w.i.n, lub
  - b. cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopiśmie naukowym 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.s.w.i.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.

Jeśli chodzi o spełnienie przesłanki pkt. 1, to należy stwierdzić, że została ona spełniona w całej rozciągłości, gdyż habilitant legitymuje się stopniem doktora w zakresie nauk prawnych.

Kolejną przesłanką formalną określoną w przywołanym wyżej przepisie jest posiadanie w dorobku osiągnięć naukowych lub artystycznych stanowiących znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne, w tym co najmniej jednej monografii lub cyklu publikacji opublikowanych odpowiednio w wydawnictwie lub czasopiśmie z wykazów ministra, potocznie znanych jako wykazy wydawnictw i czasopism punktowanych. Do osób, które rozpoczęły karierę przed wejściem w życie Prawa o szkolnictwie wyższym i nauce stosuje się art. 179 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce. Zgodnie z przywołanym przepisem w postępowaniach w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego do osłgnięć, o których mowa w art. 219 ust. 1 pkt 2 lit. b p.s.w.i.n., zalicza się także artykuły naukowe opublikowane:

a) w czasopiśmie naukowym lub recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych, ujętych w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. b tej ustawy, przed dniem ogłoszenia tego wykazu,

b) przed dniem 1 stycznia 2019 r. – w czasopiśmie naukowym, które były ujęte w części A albo C wykazu czasopism naukowych ustalonego na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 2 ustawy uchylanej w art. 169 pkt 4 i ogłoszonego komunikatem Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 25 stycznia 2017 r. albo były ujęte w części B tego wykazu, przy czym artykułom naukowym w nich opublikowanym przyznanych było co najmniej 10 punktów. Ze względu na wadliwą redakcję przepisu sporne może być, czy chodzi tu wyłącznie o główne osiągnięcie, to jest o monografię lub cykl publikacji, czy także o pozostałe osiągnięcia. Stoję na stanowisku, że norma z przepisów wprowadzających odnosi się wyłącznie do głównych osiągnięć, a więc nie znajdzie zastosowania w przypadku habilitanta.

Jeśli chodzi o rozprawę przedstawioną jako główne osiągnięcie badawcze habilitanta, to wskazał on jako spełniającą kryteria ustawowe monografię *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*, CH Beck Polska 2023, 437 ss. Wydawnictwo to jest ujęte w wykazie ministra, a zatem od strony formalnej monografia ta może być traktowana jako osiągnięcie habilitacyjne.

Przełanką materialną natomiast jest to, by osiągnięcie habilitacyjne stanowiło znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne, przy czym ustawodawca nie określa, kiedy ten wkład jest znaczny ani jak go mierzyć. Spełnienie tej przesłanki wymyka się ocenie o tyle, że recenzent ma ocenić jak stosunkowo świeży dorobek, na przykład monografia wydana kilka miesięcy wcześniej, wpłynie w przyszłości na rozwój dyscypliny. Oceny takiej, nawet w naukach eksperymentalnych, a co dopiero prawnych można dokonać najwcześniej po kilku – kilkunastu latach. Ratio przepisów o stopniach naukowych było jednak przyspieszenie awansów a nie oddalenie ich perspektywy do emerytury. Należy zatem nieostremu i niezbyt dobrze skonstruowanemu przepisowi nadać rozsądną treść. Przyjmuję zatem, że o osiągnięciu stanowiącym znaczny wkład w rozwój dyscypliny mamy do czynienia w szczególności, gdy uczoney:

1. rozwiąże problem dotychczas nierozwiązany,
2. zbada obszar niebędący wcześniej przedmiotem analizy,
3. obali dotychczasowy pogląd,
4. zaproponuje nowe ujęcie ważkiego zagadnienia,
5. znajdzie nowe zastosowanie dla istniejących rozwiązań.

Uważam, że przedłożone przez dr. Dąbrowskiego osiągnięcie habilitacyjne mieści się w punktach 1 i 4 powyższego wykazu. Habilitantowi udało się zaproponować jako pierwszemu spójną konstrukcję prawną umowy przewozu multimodalnego jak również zaproponować model jej uregulowania de lege ferenda. Ponieważ oceniana tu monografia była przedmiotem recenzji ze strony niekwestionowanych znawców przedmiotu, nie ulega wątpliwości, że mamy do czynienia z pracą naukową spełniającą kryteria stawiane monografiom prawniczym. Jednocześnie jak już wskazałem wyżej, jej autor rozwiązał problem dotychczas nierozwiązany i zaproponował nowe ujęcie konstrukcyjne i regulacyjne badanej umowy, co samo w sobie jest wystarczające do uznania, że praca stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne w przedstawionym wyżej ujęciu. W tym miejscu chciałbym jednak skupić się na zastosowanym przez habilitanta podejściu metodologicznym i konstrukcji pracy, bo choć nie są to kwestie mogące świadczyć wprost o znacznym wpływie na rozwój dyscypliny, chyba żeby je traktować jako nowy sposób ujęcia tematu, to odnoszą się one do sposobu pisania o prawie w zglobalizowanym świecie.

Takim, w którym ograniczenie analizy do prawa krajowego nie wystarcza, bo dane zagadnienie jest regulowane na gruncie międzynarodowym, unijnym, *lex mercatoria*, a w dodatku znaczna część stosunków prawnych zachodzi z elementem obcym. Zmusza to prawników (tych uczonych jak i tych zajmujących się praktyką prawa) do zmiany optyki i zastosowania kilku perspektyw badawczych. Badanie takich instytucji prawnych wykracza bowiem poza klasyczną analizę formalno-dogmatyczną, a nawet klasyczną komparatystykę, a i prawo międzynarodowe i europejskie dopracowały się odmiennych metod badania, nie w pełni wpisujących się w sposób myślenia cywilisty czy „handlowca” – dogmatyka. Z dylematem wyboru metod i ujęcia tematu habilitant poradził sobie bardzo dobrze, proponując sposób postępowania z materiałem badawczym mogący znaleźć zastosowanie jako punkt odniesienia dla innych uczonych zmagających się z podobnym problemem. Autor wychodzi od klasycznego rozdziału wprowadzającego pokazującego rozwój regulacji przewozowych, dotychczasowe próby regulacji i stan prac na dziś. Potem przechodzi do analizy prawnoporównawczej, prawa polskiego, stosowania konwencji międzynarodowych (ta część pracy jest najobszerniejsza) by w końcu zaproponować ujęcie własne *de lege ferenda*. Można oczywiście pytać, czy analiza praw krajowych powinna się znaleźć przed analizą konwencji, wszak gdyby iść hierarchią źródeł prawa byłby to wybór intuicyjny, jednak odpowiedź na to pytanie nie jest oczywista. To nie jest relacja dyrektywa UE – jej implementacja ani analiza konwencji międzynarodowej i późniejszego uregulowania w prawie krajowym instytucji ujednocionej konwencyjnie. Autor pokazuje, jak wybrane kraje uregulowały umowę przewozu multimodalnego a potem jak tak kwestia uregulowana jest, *sit venia verbo*, posłtowo, na gruncie konwencyjnym. Jest to więc struktura dopuszczalna, nawet jeśli recenzent, gdyby przyszło mu pisać podobną pracę rozdziały 2 i 3 umieściłby pod numerami 5 i 6.

Podejście prawnoporównawcze zastosowane w recenzowanym osiągnięciu również oceniam jako prawidłowe. Habilitant odszedł od klasycznego porównywania rodzinami, czy, według nowszej terminologii, kulturami prawnymi na rzecz doboru funkcjonalnego – decyduje uregulowanie danej umowy w prawie wewnętrznym, podobieństwo sytuacji prawnej wybranych państw (przynależność do tych samych co Polska konwencji) oraz wysoki poziom legislacji. W ten sposób przy okazji autor odpiera potencjalny zarzut eurocentryzmu i nieuwzględnienia praw Ameryki Południowej, Afryki czy Azji. Niewątpliwie zbadanie rozwiązań prawnych Globalnego Południa byłoby interesujące poznawczo, jednak autor analizuje przepisy przede wszystkim pod kątem znalezienia rozwiązań dla prawa polskiego, więc rezygnacja z tak szerokiej analizy była dopuszczalna. Rozważania porównawcze są prowadzone osobno dla każdego systemu prawnego, ale w identycznym układzie, co ułatwia porównanie.

Analizy dotyczące konwencji międzynarodowych prowadzone są w układzie przedmiotowym, przy czym autor stara się, o ile to możliwe, zachować jednolity układ pracy. Ponieważ do konwencji odwołują się w swoim orzecznictwie sądy krajowe, habilitant ujął w tych rozdziałach także syntetyczne podsumowanie dorobku orzeczniczego wybranych państw.

Analiza dotycząca prawa polskiego i propozycje *de lege ferenda* prowadzone są klasycznymi metodami prawniczymi z wykorzystaniem ustaleń prawnoporównawczych i prawnomiędzynarodowych.

Na podkreślenie zasługuje także czytelna struktura pracy, ułatwiająca lekturę także czytelnikowi mniej zaawansowanemu jeśli chodzi o znajomość międzynarodowego prawa przewozowego. Ponadto uważam, że wypada zaznaczyć, że autor bardzo skrupulatnie zebrał i wykorzystał polską literaturę prawa przewozowego, sięgając nawet do wciąż w pewnym zakresie aktualnych prac katowickiego ośrodka prawa przewozowego, który formalnie przestał istnieć przeszło trzy dekady

temu. Jedynie z obowiązku recenzenckiego zaznaczam, że pominięto ostatnią chyba z prac tego zespołu dotyczącą przewozów multimodalnych autorstwa Henryka Goika opublikowaną w księdze pamiątkowej Karola Gandora. Uwaga ta ma jedynie charakter porządkowy.

Jeśli chodzi o pozostałe osiągnięcia habilitanta to na koncie ma on monografię z zakresu prawa spółek, prawa przewozowego oraz klasycznej cywilistyki. Wśród tych prac można zwrócić uwagę na analizę konsumenckiej ochrony przedsiębiorcy (problem wołający o opracowanie), swobody umów w prawie przewozowym czy odpowiedzialności kontraktowej. Dowodzą one, że habilitant nie jest „mistrzem jednego problemu” i potrafi odnieść się także do problemów wykraczających poza jego wąską działkę. Należy zaznaczyć, że skupienie się przez habilitanta na jednym obszarze badawczym – prawie przewozowym i porzucenie klasyki prawa handlowego jest uzasadnione tym, że przez lata pracował w ośrodku badawczym zajmującym się tą właśnie działką. Trudno więc stawiać mu zarzut, że w ograniczonym zakresie stosował „naukowy płodozmien.”

Ostatnią choć nie najmniej ważną przestanką nadania stopnia doktora habilitowanego jest aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej jednostce. Również i tu trudno odczytać rzeczywiste intencje ustawodawcy, bo przestankę tę można interpretować tak, że chodzi tu o zatrudnienie na stanowisku badawczo-dydaktycznym w więcej niż jednym ośrodku naukowym, prowadzenie badań w różnych ośrodkach naukowych lub jako działalność publikacyjną i uczestnictwo w życiu naukowym kraju i zagranicą a nie tylko w macierzystym ośrodku. Tego ostatniego dowodzą publikacje zagraniczne, publikacje krajowe w wydawnictwach i czasopismach o zasięgu ogólnopolskim, udział w konferencjach krajowych i międzynarodowych. W przypadku nieostrego przepisu należy przyjąć najbardziej przyjazną dla habilitanta wykładnię i założyć, że nie chodzi tu o zatrudnienie w kilku ośrodkach, w szczególności zagranicznych. Gdyby bowiem tak było, racjonalny ustawodawca wskazałby wyraźnie, że chodzi o działalność afiliowaną przy więcej niż jednym ośrodku.

Habilitant uzyskał stopień doktora na innej uczelni niż ta, na której obecnie pracuje. Publikował w kraju i za granicą, w tym w czasopismach i wydawnictwach ogólnopolskich (a także z wykazu ministra). Swoje osiągnięcia prezentował na konferencjach w kraju i za granicą. Angażuje się też w działalność organizacji zajmujących się przewozami międzynarodowymi. Jeśli w tym zakresie recenzent miałby poczynić jakiś „wytyk,” to taki, że tej aktywności międzynarodowej jest mniej niż można się spodziewać po uczonym zajmującym się międzynarodowym prawem przewozowym. Oczywiście zapewne decydują o tym różne czynniki, jednak dobrze by było, gdyby habilitant rozważył poszerzenie swojej międzynarodowej aktywności badawczej i publikacyjnej przy koniecznym w takich razach wsparciu ze strony pracodawcy.

Podsumowując stwierdzam, że dorobek dr. Daniela Dąbrowskiego spełnia kryteria wskazane w z art. 219 ust. 1 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U z 2020 r., poz. 85, Dz.U. z 2023 poz 742 t.j.) w związku z tym wnoszę o dopuszczenie go do kolejnych czynności w postępowaniu.