

Gdańsk, 29 września 2024

Dr hab. Sylwia Majkowska-Szulc, prof. UG
Zakład Prawa Prywatnego Międzynarodowego
Katedra Prawa Cywilnego
Wydział Prawa i Administracji
Uniwersytetu Gdańskiego

**Recenzja osiągnięcia naukowego dra Daniela Dąbrowskiego
wraz z opinią w sprawie pozostałego dorobku naukowego Habilitanta**

Na podstawie uchwały nr 70/2024 Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 10 maja 2024 r. w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego dr. Danielowi Dąbrowskiemu uwzględniającej decyzję Rady Doskonałości Naukowej nr DRKN.Z5.400.18.2024 z dnia 16 kwietnia 2024 r. zostałam powołana w charakterze recenzenta w skład komisji do przeprowadzenia postępowania w sprawie nadania dr. Danielowi Dąbrowskiemu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauk prawnych.

W odniesieniu do przedstawionego do oceny merytorycznej i formalnej dorobku naukowego, dydaktycznego, organizacyjnego i popularyzatorskiego w postaci dokumentacji określonej wymogami z art. 220 ust. 2 w zw. z art. 219 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. 2023 poz. 742) stwierdzam, co następuje.

I. Uwagi wstępne i ocena formalna dorobku naukowego Habilitanta

Przedmiotem niniejszej recenzji jest ocena, czy dorobek naukowy dra Daniela Dąbrowskiego spełnia ustawowe wymogi dla uzyskania stopnia doktora habilitowanego. Jak wynika z doręczonej dokumentacji Habilitant jest zatrudniony na stanowisku adiunkta na Uniwersytecie Szczecińskim w Instytucie Nauk Prawnych, gdzie jest członkiem Zespołu Badawczego Cywilnoprawnych Problemów Obrotu Gospodarczego. W 2000 r. uzyskał dyplom magistra prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z wynikiem bardzo dobrym, a w 2004 r. ukończył aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Szczecinie. W 2009 r. uzyskał stopień naukowy doktora nauk prawnych nadany uchwałą Rady Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Rozprawa doktorska dotyczyła nabywania akcji własnych przez spółkę akcyjną.

Zainteresowania naukowe Habilitanta obejmują prawo cywilne, a w jego ramach prawo handlowe, ze szczególnym uwzględnieniem umowy przewozu osób i rzeczy, ochrony słabszej

strony stosunku prawnego, w tym konsumenta i pasażera oraz wybrane zagadnienia z zakresu prawa spółek. Wskazane zainteresowania badawcze znajdują potwierdzenie w dorobku publikacyjnym, konferencyjnym i ogólnie w aktywności zawodowej Habilitanta.

Przedstawione do recenzji osiągnięcie naukowe Habilitanta, stanowiące podstawę merytoryczną do uzyskania stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie nauki prawne – stanowi monografia pod tytułem „Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-979-0, ss. 492. Recenzentami wydawniczymi byli prof. dr hab. Jacek Napierała z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz dr hab. Marcin Krajewski z Uniwersytetu Warszawskiego.

Celem recenzji jest ustalenie, czy Habilitant spełnia określone w przepisach prawa wymogi stawiane kandydatom do stopnia doktora habilitowanego. Z jednej strony oceniany dorobek Habilitanta powinien być oryginalny, a także znaczny (art. 219 ust. 1 PSWiN). Habilitant winien przy tym wykazywać się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej. W związku z tym ocena dorobku dra Daniela Dąbrowskiego ma wykazać, czy dorobek ten posiada znaczny charakter oraz czy Habilitant wykazuje się aktywnością na forum krajowym i międzynarodowym (art. 219 ust 1. pkt 3 PSWiN). Z drugiej strony ocena dorobku Habilitanta powinna wykazać, czy daje on rękojmię rzetelności prowadzenia badań, czy nie popełnia błędów merytorycznych, czy posługuje się prawidłową terminologią prawniczą, czy uczciwie przedstawia swój dorobek, co ma szczególne znaczenie w związku z prawem do samodzielnej pracy naukowej i m.in. do promowania doktorantów po uzyskaniu stopnia doktora habilitowanego.¹ W świetle całości zgromadzonej dokumentacji habilitacyjnej, w tym przedłożonych do oceny materiałów oraz oświadczenia Autora o ich samodzielnym lub współautorskim opracowaniu, nie zidentyfikowałam błędów, zaniedbań i naukowych nierzetelności w procedurze habilitacyjnej dra Daniela Dąbrowskiego. Jednocześnie stwierdzam, że została spełniona formalna przesłanka wszczęcia postępowania habilitacyjnego przewidziana w art. 219 ust. 1 pkt 2 lit. a) PSWiN, ponieważ dr Daniel Dąbrowski posiada w swym dorobku monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie (2023 r.) było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a) PSWiN (Wydawnictwo C.H. Beck).

¹ P. Grzebyk, *Warunki uzyskania stopnia doktora habilitowanego w dyscyplinie nauki prawne*, PiP 2022/5, s. 71.

II. Ocena merytoryczna dorobku naukowego Habilitanta

Po stwierdzeniu, że Habilitant posiada w dorobku osiągnięcie naukowe konieczne do wszczęcia postępowania habilitacyjnego, należy dokonać oceny merytorycznej wspomnianego osiągnięcia celem ustalenia, czy osiągnięcie naukowe Habilitanta stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk prawnych (art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN w związku z art. 221 ust. 8 PSWiN). Jako osiągnięcie naukowe, o którym mowa w art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN, Habilitant wskazał monografię, której jest jedynym autorem. Nosi ona tytuł „Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym” (Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, ISBN 978-83-8291-979-0), liczy 492 strony i była poddana recenzjom wydawniczym przez prof. dr. hab. Jacka Napierałę z UAM oraz dr. hab. Marcina Krajewskiego z UW.

Wybór tematu monografii zasługuje na aprobatę. W istocie przewozy multimodalne zyskują na znaczeniu między innymi na skutek powstawania nowoczesnej infrastruktury, w tym terminali intermodalnych, oraz w związku z rozwojem narzędzi tak zwanej inteligentnej logistyki. Nie sposób nie zgodzić się z Autorem, że zastosowanie kontenerów ułatwia korzystanie ze środków transportu pochodzących z różnych gałęzi podczas tej samej operacji przewozowej. Jak wyjaśnił Habilitant, przedmiotem monografii jest przede wszystkim umowa 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. Nie wyklucza się przy tym wykorzystywania podwykonawców. Habilitant podkreśla, że brak obowiązujących jednolitych przepisów prawa międzynarodowego jest rekompensowany aktami o charakterze *soft law* stosowanymi przez strony umowy na zasadzie porozumienia. Taki stan rzeczy może z kolei, zdaniem Habilitanta, rodzić problemy prawne, zwłaszcza w sytuacji rozbieżności między zastosowanymi aktami *soft law* a przepisami obowiązujących konwencji unimodalnych regulujących przewozy poszczególnymi rodzajami środków transportu. Habilitant stwierdza, że sytuację dodatkowo komplikują przyjmowane przez wybrane państwa przepisy krajowe regulujące umowę przewozu multimodalnego (m.in. Niemcy, Hiszpania, Holandia) oraz że polski ustawodawca nie zdecydował się na przyjęcie szczególnej regulacji w tym zakresie. Jeśli chodzi o dostępną literaturę tematu, to w ocenie Habilitanta umowa multimodalnego przewozu towarów nie stanowi częstego przedmiotu badań prowadzonych przez polskich przedstawicieli doktryny prawa handlowego. W świetle powyższych argumentów wybór tematu należy uznać za trafiony. Pewne zastrzeżenia budzi natomiast sposób sformułowania tematu, zakres pracy, przyjęta perspektywa badawcza, a nade wszystko zakres tej analizy i wnioski.

Dosłowne brzmienie tematu osiągnięcia habilitacyjnego jest następujące „Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym”. Temat został więc sformułowany poprzez określenie przedmiotu, a następnie wskazanie systemów prawnych, w świetle których wybrany przedmiot będzie poddawany analizie prawniczej. Na pierwszy rzut oka nie jest jasne, do którego z dwóch wymienionych systemów Habilitant zalicza prawo Unii Europejskiej i czy w ogóle zamierza uwzględnić regulacje unijne w swych rozważaniach. Habilitant w osobnym podpunkcie określił przedmiot pracy czyniąc na wstępie „kilka zastrzeżeń” (pkt 2. „Cel pracy, hipotezy badawcze oraz zastrzeżenia dotyczące przedmiotu pracy”). W ramach tych „zastrzeżeń” wskazał, że „Zakres analizowanych aktów prawnych obejmuje akty prawa krajowego oraz obowiązujące Polskę konwencje międzynarodowe...”. Brak wyjaśnienia, dlaczego Habilitant ograniczył badanie tematu do „aktów prawa krajowego” i zdecydował się na świadome pominięcie aktów prawa UE, które od ponad dwudziestu lat stanowią integralną część polskiego porządku prawnego (np. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 maja 2005 r. sygn. akt K 18/04). Założenie to właściwie dyskwalifikuje osiągnięcie habilitacyjne, ponieważ przy takich założeniach nie może być mowy o dokonaniu obiektywnej analizy prawniczej umowy multimodalnego przewozu towarów w aktualnie obowiązującym w Polsce stanie prawnym. Hipotezę tę potwierdza szczegółowa analiza pracy poczyniona w dalszej części recenzji. Ponadto Habilitant z założenia poddał analizie „obowiązujące Polskę konwencje międzynarodowe”, ale nie wziął pod uwagę Traktatu o Przystąpieniu Polski do UE, co jest kolejnym błędnym założeniem. Swoje podejście Habilitant określa mianem „polskocentrycznego”, co w przypadku umowy multimodalnego przewozu towarów w XXI wieku brzmi co najmniej niepoważnie, żeby nie powiedzieć satyrycznie. Można przeczytać, że „Przyjęcie polskocentrycznego punktu widzenia nie wyklucza natomiast w żadnym wypadku badań prawno porównawczych, które są bardzo przydatne zarówno przy ustalaniu treści prawa obowiązującego w Polsce, jak i formułowania propozycji *de lege ferenda*.” Powyższe oznacza, że Habilitant korzystał z dorobku innych państw, w tym państw członkowskich Unii Europejskiej, co zasługuje na aprobatę, choć jest przejawem niekonsekwencji. W ramach wspomnianych badań prawno porównawczych Habilitant bardziej lub mniej świadomie przytacza regulacje krajowe ukształtowane pod wpływem prawa UE, a mimo wszystko z założenia wyklucza prawo UE jako takie z zakresu analizy.

Ponadto Habilitant zastrzegł, że w pracy „pominięto, co do zasady, zagadnienia dotyczące prawa prywatnego międzynarodowego z wyjątkiem przepisów konwencji unimodalnych mających charakter kolizyjny. Przedmiotem badań jest bowiem umowa

multimodalnego przewozu towarów, dla której właściwe jest prawo polskie. Zagadnienia związane z ustalaniem prawa właściwego dla tej umowy nie są konieczne dla realizacji celów pracy.” Zastrzeżenie to należy uznać za chybione chociażby w świetle wcześniejszych ustaleń Habilitanta, w myśl których „transport jest tą dziedziną gospodarki, która umożliwia handel międzynarodowy”. Skoro mowa o handlu międzynarodowym, to skąd u Habilitanta przekonanie, że do umowy multimodalnego przewozu towarów zawsze i w całości znajdzie zastosowanie prawo polskie. W rzeczywistości nawet w przypadku wyboru prawa polskiego może okazać się, że w pewnych aspektach zastosowanie jednolitego prawa UE regulującego jurysdykcję i prawo właściwe doprowadzi do odmiennych wniosków. Na przykład następcą prawny będący osobą trzecią może nie być związany klauzulą prorogacyjną zamieszczoną w konosamencie², a wybór prawa można skutecznie podważyć. Pomimo poczynionego zastrzeżenia sam Habilitant nie uniknął poruszania kwestii jurysdykcji (samo słowo pojawia się blisko 30 razy), ale czyni to jedynie przy okazji omawiania innych zagadnień, a nigdy w sposób kompleksowy. Od osiągnięcia habilitacyjnego wymaga się czegoś więcej zwłaszcza w przypadku umowy, której praktyczne znaczenie w stosunkach transgranicznych jest nieporównywalnie większe niż jej zastosowanie w sytuacjach czysto krajowych. W konsekwencji założenie o wykluczeniu prawa prywatnego międzynarodowego z zakresu analizy umowy stosowanej w handlu międzynarodowym głównie przez ponadnarodowe przedsiębiorstwa należy uznać za błędne.

Przyjęta przez Habilitanta perspektywa badawcza prawa polskiego („polskocentryczna”) i ratyfikowanych przez Polskę konwencji międzynarodowych sprawiła, że w pracy uwzględniono jedynie „Prace podejmowane w ramach Unii Europejskiej” (pkt 1.5.7.). W punkcie tym znalazły się wybrane komunikaty Komisji Europejskiej, które posłużyły głównie jako źródło informacji historycznych dotyczących raczej działań politycznych niż prawnych. Habilitant podsumowuje ww. punkt następująco: „Wydaje się zatem, że UE w najbliższym czasie nie podejmie żadnych kroków, które mogłyby – choćby na poziomie regionalnym – usunąć lukę w regulacji przewozów multimodalnych.” Konstatację tą należy uznać za chybioną, ponieważ umowa, taka jak zdefiniowana przez Habilitanta na potrzeby osiągnięcia habilitacyjnego (tj. przewóz na podstawie jednej umowy, za który w całości odpowiada jeden podmiot), nigdy nie będzie przedmiotem regulacji dedykowanej wyłącznie tak definiowanej umowie. Nie jest bowiem celem prawa UE tworzenie szczególnych reżimów

² Np. Sprawy: Maersk A/S (C-345/22 i C-347/22), Mapfre España Compañía de Seguros y Reaseguros SA (C-346/22)/Allianz Seguros y Reaseguros SA (C-345/22 i C-347/22), MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co. (C-346/22).

prawnych dla poszczególnych rodzajów umów, lecz stworzenie w miarę możliwości reżimu ogólnego mającego zastosowanie do różnych rodzajów umów. Wspomniane przez Habilitanta „luki w regulacji przewozów multimodalnych” w miarę potrzeb stron takich umów skutecznie wypełnia Trybunał Sprawiedliwości dokonując wiążącej wykładni prawa UE na potrzeby stosowania prawa przez sądy krajowe (procedura odesłania prejudycjalnego). W recenzowanej pracy wprawdzie przewijają się wątki dotyczące prawa UE oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości, ale jest to czynione powierzchownie. Przywołane orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości ogranicza się do pięciu orzeczeń, z których najstarsze pochodzi z 1974 r. (wyrok Trybunału z dnia 30 kwietnia 1974 r. w sprawie 181-73 R. & V. Haegeman), a najnowsze z 2014 r. i zostało wyłącznie przytoczone w przypisie bez żadnego komentarza czy rzeczywistego odniesienia się do jego treści, mimo że treść tego orzeczenia ma znaczenie dla przedmiotu analizy (pkt 3.2.3 książki i wyrok Trybunału z dnia 23 października 2014 r. w sprawie C-305/13), a nawet zawiera wnioski odmienne od tych poczynionych przez Habilitanta. Powyższe dowodzi, że Habilitant nie podjął wysiłku zbadania dorobku prawa UE, w tym orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, a stawia kategoryczne tezy o rzekomej potrzebie regulacji na szczeblu UE, zarzucając brak inicjatywy ustawodawczej organom Unii Europejskiej.

W recenzowanej pracy analizie nie poddano ani jednego aktu pochodnego prawa UE (wymieniono z nazwy trzy takie akty), ani nawet przepisów traktatowych (jeden raz wymieniono w przypisie art. 4 ust. 2 lit. g oraz tytuł VI TFUE). Tymczasem transport należy do kompetencji dzielonych między państwa członkowskie a Unię Europejską (art. 4 ust. 2 lit. g TFUE), a swobodę przepływu usług w dziedzinie transportu regulują postanowienia tytułu dotyczącego transportu (Tytuł VI TFUE), ponieważ jest to specyficzny rodzaj usług. Bezspornym jest, że działalność realizowana na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów obejmuje usługi w dziedzinie transportu w rozumieniu art. 58 ust. 1 TFUE. Tym samym usługi świadczone na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów są objęte wyjątkiem od swobody świadczenia usług ustanowionym w tym przepisie i podlegającą regulacji zawartej w art. 90-100 TFUE. Artykuł 91 wprost wymienia „wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby państw członkowskich”, jak również „warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim” oraz „wszelkie inne potrzebne przepisy” jako dziedziny, które powinny być uregulowane w ramach wspólnej polityki transportowej. Skoro przedmiotem osiągnięcia habilitacyjnego jest świadczenie usług

multimodalnego przewozu towarów, to stroną tej umowy jest zarówno przewoźnik *sensu stricto*, jak i organizator usług przewozowych w rozumieniu ww. przepisów traktatowych oraz przyjętych na ich podstawie aktów prawa pochodnego. W konsekwencji nieuwzględnienie przepisów prawa UE regulujących świadczenie usług w dziedzinie transportu stanowi poważny brak i może mieć wpływ na prawidłowość sformułowanych ustaleń w zakresie regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów.

Habilitant wskazał cel badawczy w postaci określenia charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów oraz rekonstrukcji modelu regulacji tej umowy na gruncie systemu prawa polskiego (Autoreferat, s. 4). Cel ten byłby akceptowalny, gdyby Habilitant zaakceptował bezsporny fakt, że prawo Unii Europejskiej stanowi integralną część „systemu prawa polskiego”. Tymczasem Habilitant rozumie pojęcie „systemu prawa polskiego” w sposób swoisty jako systemu, na który składają się wyłącznie akty prawne przyjęte przez polskiego ustawodawcę oraz ratyfikowane przez Polskę konwencje międzynarodowe. Habilitant zauważa wprawdzie, że w grę mogą wchodzić regulacje klasycznego prawa międzynarodowego oraz prawa Unii Europejskiej, ale to spostrzeżenie nie znajduje odzwierciedlenia w treści analizy. Oznacza to, że Habilitant nie neguje obowiązywania prawa UE w Polsce, ale błędnie wyklucza akty prawa UE z zakresu analizy. Tymczasem akty prawa UE obowiązują w Polsce i to na zasadzie pierwszeństwa ich stosowania przed aktami polskiego ustawodawcy. Z kolei w kontekście konwencji unimodalnych pojawia się problem prawny zbiegu postanowień tych konwencji z unijnymi rozporządzeniami. Problem ten wielokrotnie rozstrzygał w sposób wiążący Trybunał Sprawiedliwości, w tym w odniesieniu do konwencji unimodalnych, choć analogie do orzeczeń dotyczących zbiegu różnych konwencji z pochodnym prawem UE wzbogaciłyby analizę, ponieważ w dużej mierze pozostają aktualne w odniesieniu do konwencji unimodalnych. Habilitant nie poddał tego zagadnienia analizie, co stanowi poważne uchybienie.

Wykluczenia prawa UE z zakresu analizy nie uzasadnia także ewentualne ustalenie, że regulacje unijne w dziedzinie transportu stanowią głównie regulacje o charakterze publicznoprawnym, a recenzowane osiągnięcie naukowe jest poświęcone regulacjom prywatnoprawnym. Sam Habilitant pisze, że „Treść komunikatu wyraźnie wskazuje zatem, że wspólna polityka transportowa UE obejmuje nie tylko zagadnienia o charakterze publicznoprawnym, ale wkracza na teren prawa prywatnego”. Oznacza to, że Habilitant jest świadomy wpływu publicznoprawnych regulacji w dziedzinie transportu na ramy prawne i otoczenie prawne, w którym zawierane są umowy w dziedzinie transportu, jak również jest świadomy istnienia regulacji prywatnoprawnych na szczeblu UE, a mimo tego nie dokonał ich

dogłębnej analizy. W istocie regulacje publicznoprawne mają decydujące znaczenie dla otoczenia prawnego, w którym zawierane są umowy, co jest najbardziej widoczne właśnie w obszarach działalności, w których istnieją regulacje ponadnarodowe i międzynarodowe, a do takich zalicza się przedmiot recenzowanej pracy. Z tych względów od dawna odchodzi się od prowadzenia badań w obszarze prywatnoprawnym z pominięciem regulacji publicznoprawnych, ale Habilitant zdaje się nie być zwolennikiem tego trendu.

Z tych względów Habilitant nie dokonał też analizy aktów prawa UE regulujących transport, wobec czego nie umieścił umowy multimodalnego przewozu towarów ani w systemie prawa UE, ani w określonym otoczeniu prawnym. Jednym z podstawowych aktów prawa UE determinujących otoczenie prawne przewozu towarów różnymi środkami transportu było rozporządzenie 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej³, które obowiązywało w dniu ukończenia monografii, a które z dniem 17 lipca 2024 r. zostało zastąpione nowym rozporządzeniem 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.⁴ Drugie z wymienionych rozporządzeń było procedowane na podstawie wniosku Komisji z 14 grudnia 2021 r., więc powinno być uwzględnione w monografii jako projekt. W rozporządzeniu 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ustanowiono ogólcuropejską multimodalną sieć kolei, śródlądowych dróg wodnych i szlaków żeglugowych żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, które są połączone z węzłami miejskimi, portami morskimi i śródlądowymi, portami lotniczymi i terminalami w całej Unii Europejskiej. Z kolei z treści uzasadnienia do projektu rozporządzenia 2024/1679 wynika, że przegląd TEN-T „ma na celu ułatwienie płynnego i efektywnego transportu, wspieranie multimodalności i interoperacyjności pomiędzy różnymi rodzajami transportu w ramach TEN-T oraz lepszą integrację węzłów miejskich z siecią. Wyeliminowanie wąskich gardeł i brakujących połączeń oraz usprawnienie multimodalności i interoperacyjności europejskiego systemu transportu przyczyni się do urzeczywistnienia rynku wewnętrznego.” Habilitant w ogóle nie wspomina o sieci TEN-T, przy czym warunki prawne wykonywania umów multimodalnego przewozu

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz. U. L 348 z 20.12.2013, str. 1—128.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Tekst mający znaczenie dla EOG), PE/56/2024/ADD/1, Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024.

towarów w tej sieci i poza nią różnią się diametralnie. Pierwszą kwestią, którą sprawdza zainteresowany podmiot ponadnarodowy jest to, czy druga strona umowy dysponuje infrastrukturą stanowiącą część sieci TEN-T.

Habilitant pisze: „Dynamiczny rozwój przewozów multimodalnych, mimo braku regulacji międzynarodowej ich dotyczącej, nie oznacza, że regulacja taka jest niepotrzebna.” Jej brak, zdaniem Habilitanta, stanowi jedną z barier rozwoju tych przewozów. „Niepewność prawna może pociągać za sobą zwiększenie kosztów transakcyjnych, zwłaszcza związanych z obsługą prawną, kosztów ubezpieczeń, procesów sądowych itp.” (Wprowadzenie pkt 1. Uzasadnienie wyboru tematu pracy. Założenia terminologiczne). Tymczasem wspomniane rozporządzenia są przykładem regulacji odpowiadających potrzebom, o których pisze Habilitant. Są to regulacje prawa UE, które stanowią integralną część porządku prawnego wszystkich państw członkowskich UE, w tym Polski.

Wśród założeń można odnaleźć postulat o konieczności rozważenia możliwości unifikacji prawa międzynarodowego w dziedzinie przewozów, ale z treści pracy wynika, że sam Habilitant takiej możliwości nie widzi, więc ogranicza się do przedstawienia historycznych wysiłków w tym zakresie. Habilitant nie precyzuje, kto i na jakiej podstawie miałby przyjąć jednolitą konwencję regulującą tytułową umowę oraz w jaki sposób ją egzekwować, skoro umowa multimodalnego przewozu towarów ze swej natury wymaga zastosowania przepisów pochodzących z różnych aktów prawnych każdego szczebla, od krajowego, przez unijny po międzynarodowy.

Postulat Habilitanta dotyczący potrzeby przyjęcia regulacji międzynarodowych przez państwa nie uwzględnia kluczowej kwestii, jaką jest podział kompetencji między państwa członkowskie a Unię. Istnienie aktów wtórnego prawa unijnego znacząco ogranicza, a niekiedy uniemożliwia przyjmowanie w sposób samodzielny przez państwa członkowskie jakichkolwiek zobowiązań międzynarodowych w tym zakresie. Transport należy do kompetencji dzielonych między państwa członkowskie a Unię, ale w zakresie, w jakim Unia Europejska skorzystała z przysługującej jej kompetencji, co nastąpiło poprzez przyjęcie aktu wewnątrzunijnego, państwa członkowskie wyzbyły się swych kompetencji w tym zakresie. Niejasny jest więc postulat Habilitanta o potrzebie regulacji międzynarodowej przyjmowanej z inicjatywy państw członkowskich UE. Polska nie może zawierać umów międzynarodowych, których zakres regulacji pokrywałby się z zakresem zastosowania wtórnego prawa UE. Należy podkreślić, że prawidłowość ta nie dotyczy wyłącznie wspomnianego rozporządzenia, ale wielu innych aktów prawa UE także z zakresu prawa umów, prawa właściwego dla zobowiązań umownych czy jurysdykcji, które również mają zastosowanie do tematu, którego zbadania

podjął się Habilitant. W treści pracy Habilitant przywołuje między innymi budapeszteńską konwencję w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (CMNI) oraz decyzję Rady (UE) 2015/1878 upoważniającą Królestwo Belgii i Rzeczpospolitą Polską do ratyfikowania, a Republikę Austrii do przystąpienia do CMNI. Na marginesie warto zaznaczyć, że jest to jeden z trzech aktów wtórnego prawa UE przywołanych w całej monografii. W uzasadnieniu tej decyzji Habilitant mógł wyczytać, że „W art. 29 konwencji budapeszteńskiej znajdują się postanowienia w sprawie wyboru prawa przez strony umowy przewozu objętej zakresem konwencji. Postanowienia te mają wpływ na zasady ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)[2]. W związku z tym konwencja budapeszteńska jest umową wchodzącą częściowo w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej. Państwa członkowskie nie mogą jej ratyfikować lub przystąpić do niej bez upoważnienia Unii (art. 2 ust. 1 TFUE).” Wszystko wskazuje jednak na to, że Habilitant nie zgłębił wystarczająco przytoczonej decyzji, a choćby przy tej tylko okazji podziału kompetencji między UE a państwa członkowskie.

Habilitant przyjął definicję transportu multimodalnego zawartą w opracowanym w ramach UNECE, ECMT oraz Komisji Europejskiej glosariuszu terminologii stosowanej w transporcie kombinowanym oraz poparł ją stanowiskiem doktryny. Nie jest jasne, dlaczego Habilitant nie przywołał definicji legalnej transportu multimodalnego zawartej w rozporządzeniu 1315/2013 i odpowiednio w rozporządzeniu 2024/1679, zgodnie z którymi „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub towarów, przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu (art. 3 lit. n rozporządzenia 1315/2013 i art. 3 pkt 8 rozporządzenia 2024/1679). Wskazane definicje legalne znajdują odzwierciedlenie w interpretacji wszystkich przepisów prawa UE mających zastosowanie do umowy multimodalnego przewozu towarów, więc pominięcie tego źródła stanowi uchybienie, zwłaszcza że akty wiążące mają pierwszeństwo przed aktami niewiązącymi czy mającymi jedynie wartość informacyjno-porządkującą.

Habilitant pozostawił poza zakresem pojęcia umowy multimodalnego przewozu towarów umowę spedycji, na podstawie której spedytor zobowiązuje się do zorganizowania przewozu kilkoma środkami transportu i zawiera odrębne umowy na poszczególne odcinki z przewoźnikami gałęziowymi. W punkcie 3.2.3. „Umowa przewozu (multimodalnego) a umowa spedycji” można natomiast odnaleźć analizę różnic istniejących między tymi dwoma rodzajami umów, ponieważ rozróżnienie tych dwóch rodzajów umów jest istotne z punktu widzenia omawianego tematu. Habilitant podkreśla, że „Doniosłość tego zagadnienia znajduje potwierdzenie w znacznej liczbie dotyczących go orzeczeń”, a na poparcie wskazuje kilka

orzeczeń Sądu Najwyższego oraz jeden wyrok Trybunału Sprawiedliwości (Wyrok Trybunału w sprawie C-305/13 Haeger & Schmidt GmbH przeciwko Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD) i in.). O ile orzeczenia Sądu Najwyższego znajdują odzwierciedlenie w treści tego punktu, to przywołany wyrok Trybunału Sprawiedliwości nie został wykorzystany w sposób rzeczywisty, a nawet w ogóle nie został uwzględniony. Habilitant pisze, że z normatywnego punktu widzenia granica między umową przewozu a umową spedycji jest stosunkowo wyraźna, a wyznacza ją treść zobowiązania podmiotu spełniającego świadczenie charakterystyczne. Zdaniem Habilitanta „problem dotyczący odróżnienia dwóch wymienionych typów umów nie wynika – przynajmniej na gruncie prawa polskiego – ze sposobu określenia ich *essentialia negotii* w regulujących je aktach prawnych. W przypadku umowy przewozu przewoźnik zawsze zobowiązany jest do przewozu (przemieszczenia) rzeczy. W przypadku umowy spedycji – do „wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem” (art. 794 § 1 KC).”

Tymczasem wspomniany przez Habilitanta, ale całkowicie pominięty w analizie wyrok Trybunału Sprawiedliwości był istotny z punktu widzenia omawianego tematu, nawet jeśli dotyczył rozróżnienia umowy przewozu i umowy spedycji z punktu widzenia prawa właściwego dla zobowiązań umownych. Zadaniem Trybunału Sprawiedliwości było ustalenie, czy art. 4 ust. 4 zdanie ostatnie konwencji rzymskiej⁵ należy interpretować w ten sposób, że ma on zastosowanie do umowy spedycji, a jeśli tak, to w jakich warunkach można uznać umowę spedycji za umowę przewozu towarów. Nie jest zaskoczeniem, że Trybunał uznaje w pewnych warunkach umowę spedycji za umowę przewozu. Art. 4 ust. 4 zdanie trzecie konwencji rzymskiej stanowi, że „za umowy przewozu towarów uznaje się także umowy czarterowe na jeden rejs i inne umowy, które służą przede wszystkim przewozowi towarów”. Z punktu widzenia materialnoprawnego Trybunał podkreślił, że umowa spedycji jest umową odrębną, jej świadczenie charakterystyczne polega na organizacji przewozu towaru, a głównym przedmiotem umowy spedycji nie jest przemieszczenie towaru jako takie, wobec czego umowa spedycji nie może być uznana za umowę przewozu. Jednakże z punktu widzenia prawa właściwego Trybunał stwierdził, że uwzględniając cel stosunku umownego, rzeczywiście spełnione świadczenie i całość zobowiązań strony, która ma spełnić świadczenie charakterystyczne, a pomijając kwalifikację nadaną umowie przez strony, może się okazać, że umowa spedycji posiada cechy charakterystyczne dla umowy przewozu, jeżeli jej głównym przedmiotem jest przemieszczenie towaru jako takie. W istocie Trybunał podtrzymał swoją

⁵ Konwencji o prawie właściwym dla zobowiązań umownych, otwartej do podpisu w Rzymie w dniu 19 czerwca 1980 r., Dz.U. 1980, L 266, s. 1 – wyd. w jęz. polskim, Dz.U. 2005, C 169, s. 10.

linię orzecniczą dotyczącą czarteru przyjętą w wyroku w sprawie C-133/08 Intercontainer Interfrigo SC (ICF) przeciwko Balkenende Oosthuizen BV i MIC Operations BV. W ocenie Trybunału art. 4 ust. 4 zdanie ostatnie konwencji rzymskiej pozwala na utożsamienie innych umów z umowami przewozu, ponieważ jednym z celów tego przepisu jest rozszerzenie zakresu stosowania art. 4 ust. 4 zdanie drugie konwencji rzymskiej na umowy, które nawet jeśli w świetle prawa krajowego są kwalifikowane jako umowy czarteru, służą przede wszystkim przewozowi towarów. W wyroku w sprawie C-305/13 Haeger Trybunał orzekł, że 4 ust. 4 zdanie ostatnie konwencji rzymskiej ma zastosowanie do umowy spedycji tylko wtedy, gdy głównym przedmiotem umowy jest przewóz, w ścisłym tego słowa znaczeniu, danego towaru, czego zweryfikowanie pozostawił sądowi krajowemu. Głównym przedmiotem umowy zawartej pomiędzy stronami postępowania była bowiem „kompleksowa organizacja przewozu, a nie zwykła reprezentacja prawna zamawiającego”, ponieważ Haeger & Schmidt działała w charakterze pośrednika, na własną odpowiedzialność i we własnym imieniu, ale na rachunek zamawiającego, w celu wykonania czynności koniecznych do przewiezienia towaru wskazanego w umowie.

Habilitant nie uwzględnił w swej analizie przedstawionych wyroków Trybunału, przez co nie odniósł rozważań Trybunału do wcześniej przedstawionych przez siebie tez. Tymczasem interpretacja przyjęta przez Trybunał na potrzeby prawa właściwego zdaje się odzwierciedlać klasyfikację prawną przyjętą na potrzeby kwalifikacji materialnoprawnej. Idąc dalej przedstawiony wyrok w sprawie C-133/08 Intercontainer Interfrigo SC (ICF) mógłby przynieść Habilitantowi odpowiedź na część pytań, które Habilitant stawia w punkcie 7.2.2.2. „Rozstrzygnięcie kwestii stosowania konwencji unimodalnej do odcinka przewozu multimodalnego wykonywanego określonym środkiem transportu”. We wspomnianym wyroku Trybunał rozważał możliwość oddzielenia części umowy. Uznał, że część umowy może podlegać innemu prawu aniżeli prawo mające zastosowanie do reszty umowy jedynie, gdy jej przedmiot ma charakter autonomiczny. Rozszczępienie statutu kontraktowego przewidziane w art. 4 ust. 1 konwencji rzymskiej nie stanowi obowiązku, ale możliwość, z której można skorzystać jedynie, gdy umowa zawiera różne części, autonomiczne i dające się oddzielić. Taka sytuacja wchodzi w zakres pracy, ponieważ pomimo rozszczępienia statutu kontraktowego nadal chodzi o przewóz dokonywany na podstawie jednej umowy. Habilitant nie rozstrzyga, czy analogiczny zabieg mógłby być poczyniony w kontekście materialnoprawnym, ponieważ nie uwzględnił wspomnianych wyroków.

We wspomnianym punkcie 7.2.2.2 Habilitant przedstawił cztery scenariusze, które doprowadziłyby do ugruntowania się jednolitej wykładni CMR, przepisów ujednoczonych

CIM oraz CMNI. W jednym ze scenariuszy Habilitant nie wyklucza zajęcia się omawianą kwestią przez Trybunał Sprawiedliwości. W odniesieniu do CMR Habilitant konstatuje, że „Unia Europejska nie jest jednak stroną tej konwencji, a Trybunał w wyroku w sprawie TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG stwierdził, że nie przysługuje mu kompetencja do jej wykładni. W tym samym orzeczeniu Trybunał dokonał jednak wykładni aktu prawa UE w taki sposób, że pośrednio zinterpretował postanowienia tej konwencji. Nie jest więc wykluczone, że Trybunał, dokonując wykładni postanowień aktów prawa unijnego, dotyczących np. prawa właściwego dla umowy przewozu towarów lub zagadnień związanych z jurysdykcją, pośrednio odniesie się także do problemu stosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego.” Przedstawiony fragment dowodzi, że Habilitant jest świadomy znaczenia aktów prawa UE regulujących jurysdykcję i prawo właściwe, ale nie poświęcił tym aktom ani jednego merytorycznego zdania, a nawet nie przytoczył ich pełnej nazwy i publikatora. Zagadnienie jurysdykcji Habilitant omówił w punkcie 4.3.5. „Przesłanki i konsekwencje stosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego” podpunkt 4.3.5.5. „Jurysdykcja”, który liczy osiem zdań i sprowadza się do dosłownego przytoczenia art. 31 ust. 1 CMR. Habilitant nie poddał analizie zagadnienia zbiegu unijnych rozporządzeń regulujących jurysdykcję i prawo właściwe dla umowy przewozu z konwencjami unimodalnymi (w tym CMR), chociaż analogiczne badanie przeprowadził w odniesieniu do reguł rotterdamskich (pkt 6.5. „Kolizja między regułami rotterdamskimi a konwencjami unimodalnymi”), co jest przejawem niekonsekwencji.

Ponadto Habilitant przytaczając wyrok w sprawie C-533/08 TNT Express Nederland BV nie doprecyzował, że Trybunał Sprawiedliwości obwarował pierwszeństwo CMR przed rozporządzeniem pewnymi warunkami. Zgodnie z tym wyrokiem, o ile art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 zmierza do poszanowania przepisów, które zostały ustanowione w konwencji szczególnej przy uwzględnieniu szczególnych właściwości danej dziedziny, o tyle stosowanie tych przepisów nie może naruszać zasad, które leżą u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w ramach Unii i których poszanowanie jest niezbędne dla należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego, który stanowi *ratio legis* rozporządzenia nr 44/2001 (pkt 48–51, 56 i pkt 1 sentencji wyroku w sprawie C-533/08 TNT Express Nederland BV). Tym samym art. 71 rozporządzenia 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że mają zastosowanie postanowienia dotyczące jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania przewidziane w konwencji dotyczącej spraw szczególnych, takie jak zasada zawisłości sporu określona w art. 31 ust. 2 CMR i zasada dotycząca wykonalności określona w art. 31 ust. 3 tej konwencji, ale jedynie pod warunkiem że są w wysokim stopniu

przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają uniknięcie tak dalece, jak to jest tylko możliwe, ryzyka równoległych postępowań oraz zapewniają, na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez wspomniane rozporządzenie, swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie w wymiar sprawiedliwości w ramach Unii (*favor executionis*). W konsekwencji Habilitant nie wykorzystał przytoczonego wyroku w sposób rzetelny i obiektywny.

Na pytania, które Habilitant stawia w punkcie 7.2.2.2. „Rozstrzygnięcie kwestii stosowania konwencji unimodalnej do odcinka przewozu multimodalnego wykonywanego określonym środkiem transportu” oraz w częściach dotyczących odpowiedzialności Trybunał Sprawiedliwości wypowiedział się w wyroku w sprawie C-88/17 Zurich Insurance PLC i Metso Minerals Oy przeciwko Abnormal Load Services (International) Ltd.⁶ Sprawa dotyczyła jurysdykcji krajowej w zakresie odszkodowań wynikających z umowy zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia 44/2001 właśnie w ramach przewozu multimodalnego towarów pomiędzy dwoma państwami członkowskimi. W istocie chodziło o to, czy w kontekście międzynarodowego przewozu multimodalnego sądy państwa członkowskiego, z którego wysłano towary, sprawują jurysdykcję krajową. W braku orzeczenia Trybunału dotyczącego bezpośrednio kwestii jurysdykcji w odniesieniu do naruszenia umowy multimodalnego przewozu towarów pomiędzy państwami członkowskimi Trybunał skorzystał z zasady wypracowanej w kontekście przewozu lotniczego osób. Sytuacja multimodalnego przewozu towarów różni się od spraw linii lotniczych pod względem przedmiotu przewozu i środków transportu, ale jak się okazało pomimo tych różnic Trybunał skorzystał z rozstrzygnięć przyjętych w sprawach C-204/08 Rehder⁷ i C-274/16 oraz C-447/16 i C-448/16 flightright i in.⁸ Trybunał orzekł, że w ramach umowy dotyczącej przewozu towaru między państwami członkowskimi w kilku etapach, z postojami przeładunkowymi, i za pomocą różnych środków transportu, zarówno miejsce wysyłki, jak i miejsce dostawy towaru stanowią miejsca świadczenia usługi przewozu w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia 44/2001. W efekcie Trybunał uznał jurysdykcję w „głównych miejscach świadczenia usług”

⁶ Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 11 lipca 2018 r. w sprawie C-88/17 Zurich Insurance PLC i Metso Minerals Oy przeciwko Abnormal Load Services (International) Ltd., ECLI:EU:C:2018:558.

⁷ Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 9 lipca 2009 r. (wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesgerichtshof — Niemcy) w sprawie C-204/08 Peter Rehder przeciwko Air Baltic Corporation, Dz.U. C 205 z 29.8.2009, str. 8—9.

⁸ Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 7 marca 2018 r. w sprawach połączonych C-274/16, C-447/16 i C-448/16 flightright GmbH i in. przeciwko Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker przeciwko Hainan Airlines Co. Ltd i Mohamed Barkan i in. przeciwko Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA., ECLI:EU:C:2018:160.

(miejsce wysyłki i miejsce dostawy towaru), ponieważ stanowi to wystarczająco ścisły związek z istotnymi elementami tego sporu. Prawidłowość argumentacji prawnej przyjętej przez Trybunał Sprawiedliwości (ścisły związek) potwierdzają inne systemy prawne, w tym w odniesieniu do przewozu drogowego CMR, a w odniesieniu do transportu morskiego reguły hamburskie.⁹ Od Habilitanta można w sposób uzasadniony oczekiwać, że przeprowadzi stosowne analogie do rozwiązań dotyczących umów z innych rodzajów transportu i je oceni w sposób merytoryczny. Tymczasem Habilitant nawet nie przytoczył istniejących rozstrzygnięć dotyczących wprost umowy multimodalnego przewozu towarów.

Analizowany przez Habilitanta art. 31 ust. 3 CMR był przedmiotem rozstrzygnięcia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-90/22 „Gjensidige” ADB, która wpłynęła do Trybunału 10 lutego 2022 r., więc rok przed wydaniem osiągnięcia habilitacyjnego. Sprawa nie została zaanonsowana w pracy. Wyrok zapadł 21 marca 2024 r., więc po wydaniu monografii. Trybunał stwierdził, że art. 45 ust. 1 lit. a) i art. 45 ust. 1 lit. e) ppkt (ii) rozporządzenia 1215/2012¹⁰ nie zezwala sądowi państwa członkowskiego na odmowę uznania orzeczenia sądu innego państwa członkowskiego ze względu na to, że ten ostatni sąd stwierdził swoją jurysdykcję do rozpoznania powództwa wytoczonego na podstawie umowy przewozu międzynarodowego z naruszeniem zawartej w tej umowie klauzuli dotyczącej jurysdykcji w rozumieniu art. 25 tego rozporządzenia.¹¹ Jest to kolejna sprawa z zakresu zbiegu konwencji i rozporządzenia. Zbieg dotyczył różnego, a nawet przeciwstawnego traktowania klauzul jurysdykcyjnych w tych dwóch aktach prawnych.

W odniesieniu do morskiego odcinka transportu Habilitant stwierdza między innymi, że w 1996 r. „w toku prac nad projektem dotyczącym elektronicznej wymiany danych (EDI) w ramach UNCITRAL zauważono, że wzrost znaczenia elektronicznych środków komunikacji w obrocie morskim zderza się z przestarzałym reżimem prawnym dotyczącym przewozów morskich, zwłaszcza w odniesieniu do stosowania konosamentów i morskich listów przewozowych” (pkt 1.5.6. Reguły rotterdamskie). Nie jest jasny cel przytaczania tak prehistorycznych spostrzeżeń, skoro w aktualnym stanie rozwoju prawa w państwach członkowskich Unii wdrażane są zharmonizowane zasady elektronicznego przekazywania

⁹ Por. Opinia rzecznika generalnego E. Tancheva przedstawiona w dniu 10 kwietnia 2018 r. w sprawie C-88/17 Zurich Insurance PLC i Metso Minerals Oy przeciwko Abnormal Load Services (International) Ltd., ECLI:EU:C:2018:224.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (przekształcenie), Dz.U. L 351 z 20.12.2012, str. 1—32.

¹¹ Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 21 marca 2024 r. w sprawie C-90/22 „Gjensidige” ADB, ECLI:EU:C:2024:252.

informacji dotyczących statków zawijających do portów UE.¹² Jednym z kluczowych dokumentów transportowych gromadzonych przy pomocy modułu interfejsu sprawozdawczości morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego¹³ jest e-konosament. W pracy odnaleźć można jedynie informację, że w konkretnym przypadku dopuszcza się konosament, konosament FIATA czy inny dokument transportowy (Road Waybill, Rail Waybill czy lotniczy list przewozowy) w formie elektronicznej. Tymczasem systemy eMaritime i obsługujące je systemy teleinformatyczne łączą funkcjonalności elektronicznej administracji z obsługą czynności prawnych w obrocie gospodarczym, ponieważ służą jednocześnie do nawiązywania stosunków prawnych, ich realizacji oraz wypełniania obowiązków publiczno-prawnych związanych z obrotem gospodarczym i wymaganiami prawa poszczególnych państw, z których pochodzą strony stosunku, bądź na których obszarze dochodzi do realizacji poszczególnych etapów stosunku.¹⁴ Habilitant nie zmierzył się z wyzwaniami, jakie w sferze prywatnoprawnej stawiają takie systemy.

W odniesieniu do lotniczego odcinka transportu Habilitant poddał analizie przewozy mieszane w konwencjach warszawskiej i montrealskiej (4.6.2.), ale nie podjął tak istotnego zagadnienia jak dostawy przy pomocy bezzałogowych statków powietrznych (BSP lub dron powietrzny). Tymczasem w niedalekiej przyszłości zdecydowaną większość dronów na niebie będą stanowiły autonomiczne BSP używane w dostawach ostatniego kilometra. Ich liczba znacząco przekroczy liczbę dronów eksploatowanych przez amatorów.¹⁵ Na szczeblu Unii już przyjęto regulacje prawne umożliwiające wykorzystanie BSP¹⁶, a wobec tych możliwości pojawiły się wyzwania prawne związane z nowym wymiarem przewozu towarów drogą lotniczą. W pracy co do zasady nie uwzględniono specyfiki umów multimodalnego przewozu towarów w kontekście umów stosowanych przez największych dostawców usług

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE, PE/38/2019/REV/1, Dz.U. L 198 z 25.7.2019, str. 64—87

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2790 z dnia 14 grudnia 2023 r. ustanawiające specyfikacje funkcjonalne i techniczne na potrzeby modułu interfejsu sprawozdawczości morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego.

¹⁴ Np. I. Zużewicz-Wiewiórowska, W. Wiewiórowski, *Unijne prawo konkurencji wobec porozumień w transporcie morskim na przełomie dekad*, Prawo Morskie No XLI/2021, s. 26.

¹⁵ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), *The safe and efficient integration of uas into airspace*, Assembly — 40th Session. Executive Committee, A40-WP/342, 08.08.2019, <https://www.iata.org/contentassets/e45e5219cc8c4277a0e80562590793da/safe-efficient-integration-uas-airspace.pdf> [dostęp 29.09.2024].

¹⁶ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1; Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45.

przewozowych jak UBER, Airbus czy Jeppesen. Nie chodzi przy tym, by wymagać od Habilitanta analizowania technicznych aspektów integracji BSP w europejskiej przestrzeni powietrznej, ale by scharakteryzował tytułową umowę w sytuacji, w której jeden z odcinków transportu jest wykonywany przy pomocy BSP, w szczególności na potrzeby dostawy ostatniego kilometra.

W pracy pominięto problemy prawne związane z wykonywaniem umów multimodalnego przewozu towarów za pośrednictwem inteligentnych systemów transportowych (ITS), czyli zaawansowanych aplikacji, „które – choć same w sobie są tylko nośnikami informacji – mają na celu świadczenie innowacyjnych usług związanych z różnymi rodzajami transportu”.¹⁷ Tymczasem w grę wchodzi takie kwestie prawne, jak obowiązki informacyjne stron umowy multimodalnego przewozu towarów w związku z zastosowaniem aplikacji ITS w logistyce transportu towarowego, w tym śledzenie i namierzanie towarów oraz innych usług związanych z ich widocznością na całej trasie i we wszystkich rodzajach transportu, czy też odpowiedzialność podmiotów opracowujących aplikacje ITS za szkody wynikłe w związku z nieprawidłowym działaniem takich aplikacji.

W pracy pominięto regulacje dotyczące terminali transportowych i platform logistycznych, co stanowi istotny brak. Habilitant jedynie nadmienia, że „Duża część operacji przeładunkowych dokonywanych w terminalach jest elementem umów multimodalnego przewozu towarów zawieranych przez jednego nadawcę z jednym przewoźnikiem, który przeprowadza cały proces przewozowy” (Wprowadzenie). Z kontekstu wynika, że Habilitant odnosi swoje spostrzeżenie raczej wyłącznie do terminali kontenerowych. Mimo tego istotnego spostrzeżenia Habilitant nie poddał analizie regulacji prawnych dotyczących działalności multimodalnych terminali towarowych i platform logistycznych. Tymczasem „multimodalny terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, a także do tymczasowego składowania towarów, taki jak terminale w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych oraz w portach lotniczych, a także terminalach kolejowo-drogowych (art. 2 pkt 12 rozporządzenia 2024/1679 i art. 3 lit s rozporządzenia 1315/2013). Z kolei „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych (art. 2 pkt 12

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.U. L 207 z 6.8.2010, str. 1—13.

rozporządzenia 2024/1679 i art. 3 lit r rozporządzenia 1315/2013). Nie jest jasne, dlaczego w zakresie omawianego tematu Habilitant pominął na przykład kwestię odpowiedzialności operatora multimodalnego terminalu towarowego lub platformy logistycznej w sytuacji, w której wykonują oni część operacji przeładunkowych będących elementem umów multimodalnego przewozu towarów zawieranych przez jednego nadawcę z jednym przewoźnikiem, który przeprowadza cały proces przewozowy.

Rozporządzenie 1315/2013 miało zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej przedstawionej na mapach znajdujących się w załączniku I do tego rozporządzenia. Zgodnie z ww. rozporządzeniem transeuropejska sieć transportowa TEN-T obejmuje infrastrukturę transportową i aplikacje telematyczne oraz środki promujące skuteczne zarządzanie taką infrastrukturą i użytkowanie jej, a także umożliwiające wprowadzenie i funkcjonowanie zrównoważonych i wydajnych usług transportowych. Tym samym terminal wchodzący w sieć bazową lub kompleksową musi spełnić wymogi określone w przepisach prawa UE. Jedną z kluczowych zasad wprowadzonych przez ww. rozporządzenia jest zasada niedyskryminacji w dostępie do multimodalnych terminali towarowych transeuropejskiej sieci transportowej dla wszystkich operatorów i użytkowników. Z zasadą tą wiążą się konkretne obowiązki po stronie zarządcy terminala oraz uprawnienia po stronie operatorów. Skoro kluczowym elementem umowy multimodalnego przewozu towarów jest terminal towarowy, to dlaczego Habilitant nie uwzględnił w swej analizie zasad działalności terminali towarowych w kontekście realizacji tytułowej umowy? Na darmo też poszukiwać w pracy badań dotyczących umowy multimodalnego przewozu towarów w kontekście multimodalnych platform logistycznych, autostrad morskich czy aplikacji telematycznych pełniących funkcję multimodalnych terminali towarowych. Dla stron umowy multimodalnego przewozu towarów kluczowe jest, co oferuje dany terminal i od tego uzależniają zawarcie umowy. W tym kontekście nasuwa się pytanie, w jaki sposób strony umowy multimodalnego przewozu towarów mogą w pełni korzystać z udogodnień administracyjnych i prawnych wynikających z rynku wewnętrznego usług w dziedzinie transportu, skoro nie będą świadome istnienia tych udogodnień. W tym kontekście wątpliwości budzi wpływ Habilitanta na rozwój nauki prawa, a ten jak wynika z art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN powinien być znaczny.

Jeśli chodzi o wykorzystaną literaturę tematu, to spis literatury liczy 305 (trzysta pięć) pozycji. Według kryterium daty publikacji 228 publikacji jest starszych niż 10 lat w stosunku do daty publikacji osiągnięcia habilitacyjnego (2014-2023), a 176 publikacji jest starszych niż 20 lat w stosunku do daty publikacji osiągnięcia habilitacyjnego (2004-2013). Są to źródła polskojęzyczne, angielskojęzyczne i niemieckojęzyczne. Autor wykorzystał 15 publikacji,

których jest autorem lub współautorem, a zacytował te publikacje 46 razy w treści pracy. Autorów, z którymi posiada publikacje współautorskie zacytował odpowiednio: K. Wesołowskiego – 68 razy, przy czym w 26 przypadkach są to publikacje, których współautorem jest Habilitant oraz D. Ambrożuka – 24 razy, przy czym 22 razy przy okazji publikacji, których współautorem jest Habilitant. O ile na pierwszy rzut oka liczba publikacji jest imponująca, to po głębszej analizie pewne zastrzeżenia budzi aktualność publikacji oraz częstotliwość powoływania się na publikacje, których autorem lub współautorem jest Habilitant lub dwóch współautorów, z którymi Habilitant zbudował swój dorobek naukowy.

Ponadto Habilitant zacytował Z. Kwaśniewskiego 58 razy, w tym monografię tego autora pt. „Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym” z 1989 r. zacytował 52 razy. Jest to zdumiewające nie tylko ze względu na to, że monografia została wydana 34 lata przed wydaniem recenzowanego osiągnięcia habilitacyjnego i do tego w roku symbolicznego upadku reżimu komunistycznego, ale także ze względu na to, że już wtedy Z. Kwaśniewski pisał o tytułowej umowie w kontekście obrotu międzynarodowego. Tymczasem 34 lata po tej monografii i blisko 20 lat po tym, jak Polska stała się integralną częścią rynku wewnętrznego Unii Europejskiej, w tym jednolitego rynku usług w dziedzinie transportu (art. 58 TFUE), Habilitant analizuje ten sam temat z perspektywy, jak sam to określa, „polskocentrycznej” i z pominięciem prawa UE. Powyższe budzi poważne wątpliwości, czy Habilitant daje gwarancje wykonywania w sposób obiektywny i rzetelny samodzielnej pracy naukowej.

Nie jest rolą recenzenta analizowanie tematu określonego w tytule osiągnięcia habilitacyjnego, ale wskazanie na ewentualne braki merytoryczne w recenzowanym osiągnięciu habilitacyjnym. Pominięcie przez Habilitanta analizy prawa UE spowodowało, że wskazanie wszystkich braków wykracza poza ramy objętościowe niniejszej recenzji. Z tych względów poprzestano na wskazaniu braków w wybranych częściach pracy, ale powinno to wystarczyć do oceny, czy osiągnięcie naukowe Habilitanta stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk prawnych (art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN w związku z art. 221 ust. 8 PSWiN).

Recenzowane osiągnięcie naukowe było przedmiotem podwójnej recenzji wydawniczej sporządzonej przez wybitnych przedstawicieli doktryny prawa handlowego. Treść recenzji wydawniczych nie jest znana, ale można założyć, że Habilitant zastosował się do uwag recenzentów wydawniczych. To z kolei świadczyłoby o przyzwoleniu wspomnianych przedstawicieli doktryny prawa handlowego na prowadzenie badań naukowych z perspektywy „polskocentrycznej” i z pominięciem prawa UE, skoro do tych założeń pracy nie mieli

zastrzeżeń. Powyższe spostrzeżenie jest jedynie hipotetyczne, ponieważ treść recenzji wydawniczych nie jest ujawniana.

III. Wnioski i konkluzja

W świetle całokształtu uwag przedstawionych w niniejszej recenzji stwierdzam, że Habilitant nie daje rękojmi rzetelności prowadzenia badań naukowych. Jednocześnie Habilitant nie wykazał się kompetencjami niezbędnymi do pełnienia w przyszłości funkcji promotora, ponieważ istnieje prawdopodobieństwo, że doktorantom przygotowującym pod kierunkiem Habilitanta rozprawy doktorskie narzuci „polskocentryczną” perspektywę badawczą powielając błędy, które zostały wykazane w niniejszej recenzji w odniesieniu do osiągnięcia habilitacyjnego. Ponadto uzyskanie stopnia doktora habilitowanego daje możliwość oceny dorobku innych, co dotyczy rozwoju lub zatrzymania kariery naukowej innych.¹⁸ W tym kontekście pojawiają się wątpliwości co do możliwości merytorycznej i obiektywnej oceny dorobku tych, którzy w swej pracy w sposób rzetelny uwzględniają prawo UE. W końcu jawi się pytanie o wpływ Habilitanta na rozwój prawa w sytuacji, w której nie uwzględnił w osiągnięciu naukowym najnowszych aktów prawnych.

Wobec powyższego stwierdzam, że Habilitant nie spełnił jednego z warunków koniecznych dla uzyskania stopnia doktora habilitowanego, jakim jest posiadanie w dorobku osiągnięcia naukowego stanowiącego znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN. Wymienione w art. 219 ust. 1 pkt 1-3 warunki uzyskania stopnia doktora habilitowanego muszą być spełnione łącznie. W związku z niespełnieniem przez Habilitanta warunku z art. 219 ust. 1 pkt 2 PSWiN zbędne jest dokonywanie oceny, czy Habilitant wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 3 PSWiN.

Konkludując rekomenduję odmowę nadania stopnia doktora habilitowanego dr. Danielowi Dąbrowskiemu.

*/podpisano elektronicznie/
Sylwia Majkowska-Szulc*

¹⁸ P. Grzebyk, *Warunki uzyskania stopnia doktora habilitowanego w dyscyplinie nauki prawne*, PiP 2022/5, s. 71.