

Kraków, dnia 15 lipca 2024 r.

Prof. dr hab. Bogusława Gnela
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Recenzja

monografii Pana dr Daniela Dąbrowskiego „*Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym*”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023 r. oraz pozostałej aktywności naukowej podlegającej ocenie w postępowaniu o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego w dyscyplinie nauki prawne

Zgodnie z art. 219 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz. U. z 2023, poz. 742 ze zm., określanej dalej jako ustawa) stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która między innymi posiada w dorobku osiągnięcia naukowe określone w art. 219 ust.1 pkt 2 ustawy, oraz wykazuje się istotną aktywnością naukową wskazaną w art. 219 ust.1 pkt 3 ustawy. Natomiast według art. 221 ust. 8 ustawy recenzja w postępowaniu habilitacyjnym powinna zawierać ocenę, czy osiągnięcia naukowe osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego, spełniają wymogi określone w art. 219 ust.1 pkt 2 ustawy. Pan dr Daniel Dąbrowski jako podstawę ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego, wskazał monografię pt. „*Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym*”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023 r. (art. 219 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy). Jednakże niniejsza recenzja obejmuje także ocenę innych niż wspomniana monografia osiągnięć naukowych w postaci publikacji Habilitanta po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych, oraz ocenę Jego aktywności naukowej według art. 219 ust.1 pkt 3 ustawy, a także innej aktywności zawodowej.



I. Ocena rozprawy habilitacyjnej pt. „Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023 r

1. Ocena wymogów formalnych monografii

1.1. Monografia pt. *Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym*”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023 r. została opublikowana przez Wydawnictwo, które w roku wydania monografii było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy, zatem oceniana monografia spełnia wymóg wydawniczy określony w art. 219 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy.

1.2. Tekst rozprawy liczy ss. 492, w tym 425 stron tekstu (czyli bez spisu treści, wykazów: skrótów, literatury, orzecznictwa, źródeł bibliografii, a także streszczenia w języku angielskim oraz indeksu rzeczowego). W rozprawie wykorzystano 320 pozycji literatury prawniczej, w tym 210 pozycji literatury obcojęzycznej, 134 orzeczenia (ETPC, TSUE, SN oraz sądów państw obcych) oraz 120 innych źródeł, w tym akty normatywne o pochodzeniu międzynarodowym, unijnym i krajowym (prawa polskiego i obcego), a także inne dokumenty. Sposób doboru i wykorzystania wszystkich źródeł zasługuje na uznanie.

1.3. Wybór tematu monografii jest trafny z wielu względów teoretycznych i praktycznych. Od końca lat 50. ubiegłego wieku przewozy multimodalne mają coraz większe znaczenie, w ostatnich latach także w wyniku dynamicznego rozwoju technologicznego. W związku z tym obok już istniejących problemów prawnych pojawiły się nowe, dotyczące przede wszystkim umowy, na podstawie której wykonywane są multimodalne przewozy towarów. Od dawna podejmowane są próby uregulowania tej umowy na poziomie międzynarodowym, i co prawda w 1980 r. doszło do uchwalenia międzynarodowej konwencji o umowie przewozu multimodalnego (MTC), jednak nie weszła ona w życie, podobnie jak Konwencja Narodów Zjednoczonych z 2009 r., dotycząca głównie przewozów morskich, ale regulująca także przewozy multimodalne z odcinkiem morskim (tzw. reguły rotterdamskie). Na gruncie międzynarodowym istnieje zatem luka regulacyjna w pewnym zakresie wypełniana aktami *soft law*, którego regulacje dotyczą także kwestii unormowanych w konwencjach regulujących przewozy określonymi środkami transportu i wówczas powstają wątpliwości w kwestii prawidłowości uzupełniania wspomnianej luki. Gdy chodzi o „grunt krajowy”, to w niektórych systemach prawnych państw obcych zamieszczone są regulacje dotyczące umowy multimodalnego przewozu towarów, natomiast w polskim prawie nie ma takiej regulacji. Również w polskiej literaturze prawniczej nie rozważa się często kwestii prawnych związanych z tą umową, a od monografii Z. Kwaśniewskiego z 1989 r. dotyczącej tej

umowy w obrocie międzynarodowym, upłynęło 35 lat. Choćby z tych przyczyn wybór tematu rozprawy zasługuje na akceptację.

1.4. Tytuł monografii „*Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym*” odpowiada jej treści. Jednakże treść monografii jest wzbogacona między innymi o rozważania dotyczące prawa unijnego i *soft law*, a ponadto pod zwrot „w przewozie krajowym” należy subsumować rozważania na temat prawa polskiego i wybranych systemów państw obcych. Tak szeroki zakres rozważań trudno byłoby ująć w inny tytuł niż ten zaproponowany przez Autora.

1.5. Struktura monografii jest wzorcowa. Po spisie treści, wykazach: skrótów, literatury, orzecznictwa i źródeł, następuje wprowadzenie, siedem rozdziałów i wnioski końcowe. Spis treści i wykazy są prawidłowe. We wprowadzeniu Autor uzasadnił wybór tematu pracy, wyjaśnił terminologię używaną w jej tekście, wskazał cel pracy, hipotezy badawcze oraz zakres badań, a także omówił strukturę pracy i wykorzystane w niej metody badawcze. Kolejność rozdziałów oraz ich struktura nie budzą zastrzeżeń. W rozdziale 1 przedstawiono rozwój i problemy związane z przewozami multimodalnymi oraz z umową, na podstawie której są one wykonywane. Dokonano także charakterystyki systemów regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów (jednolity, sieciowy oraz zmodyfikowany sieciowy) oraz omówiono prace nad konwencjami, których celem było unormowanie wspomnianej umowy oraz prace podejmowane w UE, a także jednolite reguły w zakresie przewozów multimodalnych. W rozdziale 2 omówiono regulacje umowy multimodalnego przewozu towarów w Niemczech, Holandii i Hiszpanii oraz dokonano oceny tych regulacji. Rozdział 3 jest poświęcony określeniu charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów, wskazaniu odmian tej umowy według kryterium określenia w niej wykorzystywanego środka transportu, przedstawieniu modeli regulacji w odniesieniu do umowy multimodalnego przewozu towarów *sensu stricto*, jak również do umowy unimodalnego przewozu towarów z opcją wykonania przewozu środkiem transportu innego rodzaju niż umówiony, oraz umowy przewozu fleksimodalnego, w której środek transportu w ogóle nie został wskazany. Rozdział 4 zawiera rozważania dotyczące ustalenia, czy postanowienia poszczególnych konwencji unimodalnych znajdują zastosowanie do odpowiednich odcinków przewozu multimodalnego *ex proprio vigore*. Część tych rozważań jest poświęcona konwencji CMR (gdyż większość przewozów multimodalnych składa się z odcinka drogowego, który stanowi uzupełnienie innych odcinków) w tym interpretacji jej postanowień, oraz problemowi stosowania przepisów ujednoczonych CIM (przewozy kolejowe), konwencji CMNI (przewozy żeglugą śródlądową) oraz konwencji lotniczych do odcinków przewozu multimodalnego, które rozpatrywane odrębnie podlegałyby tym konwencjom. Rozdział 4 kończy analiza reguł hasko-visbijskich dotyczących konosamentu w przewozie multimodalnym. W rozdziale 5 dokonano

analizy unormowania przewozów „na barana”, w tym interpretacji art. 2 CMR, omówiono umowę multimodalnego przewozu towarów w przepisach ujednoliconych CIM, oraz w konwencji CMNI a także rozciąganie stosowania reguł hasko-visbijskich na odcinki przewozu inne niż przewóz morski. Rozdział 6 jest poświęcony multimodalnym aspektom reguł rotterdamskich, a w istocie umowie multimodalnego przewozu towarów według tych reguł. W rozdziale 7 zawarto rozważania dotyczące przyszłości regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów na gruncie międzynarodowym oraz w prawie polskim. Każdy z rozdziałów kończy się podsumowaniem, natomiast we wnioskach końcowych Autor odnosi się do hipotez badawczych przedstawionych we wprowadzeniu do monografii.

W związku z powyższym formalna ocena pracy, w tym jej struktura, kolejność rozdziałów oraz podział ich treści, zasługują na wysoką ocenę.

2. Ocena merytoryczna

2.1. Poziom merytoryczny rozprawy jest wysoki. Poruszono w niej wiele interesujących i trudnych do rozstrzygnięcia problemów prawnych oraz postawiono twórcze hipotezy badawcze. Można stwierdzić, że rozważania zawarte w rozprawie są prowadzone właśnie w celu weryfikacji tych hipotez. Dlatego to one stanowią kryterium oceny rozprawy.

Zgodnie z **pierwszą hipotezą badawczą** umowa multimodalnego przewozu towarów nie jest umową *sui generis*, ale umową przewozu w rozumieniu art. 774 k.c., bowiem treść świadczenia spełnianego przez przewoźnika multimodalnego jest typowa dla każdej umowy przewozu rzeczy, a wykorzystanie różnych środków transportu nie zmienia jej charakteru prawnego. Z tym poglądem należy zgodzić się. Jednakże dla kwalifikacji prawnej wspomnianej umowy, zdaniem Autora, nie ma także znaczenia to, że w ramach przewozu multimodalnego przewoźnik wykonuje zazwyczaj dodatkowe czynności w stosunku do samego przewozu, takie jak np. przeładunek, składowanie czy opakowanie towaru, gdyż te czynności „*muszą być uznane za mające znaczenie pomocnicze i niewpływające na kwalifikację prawną umowy*”. Z tym poglądem można polemizować choćby z tej przyczyny, że trudny problem rozgraniczenia omawianej umowy przewozu z umową spedycji (s. 118 i nast.) nie został w rozprawie rozstrzygnięty w sposób przekonujący. Wydaje się, że w związku z multimodalną umową przewozu towarów przewoźnik, w zależności od „nasilenia” usług innych niż przewóz, może mieć jednocześnie status spedytora i wówczas wchodzi w grę dwie umowy oraz zróżnicowana odpowiedzialność za ich naruszenie (niewykonanie lub nienależyte wykonanie). Natomiast pogląd, że omawiana umowa jest umową nazwaną w rozumieniu art. 774 k.c., ale posiada kilka wariantów, ze względu na różne źródła jej regulacji, jest uzasadniony. W związku z tym Autor wyróżnia: 1) umowę poddaną reżimowi tytułu XXV Kodeksu cywilnego z uwzględnieniem art. 775 k.c.; 2) umowę podlegającą wyłącznie reżimowi ustawy Prawo

przewozowe; 3) umowę podlegającą reżimowi jednej z konwencji unimodalnych normujących w ograniczonym zakresie przewóz z użyciem środków transportu różnego rodzaju (art. 2 CMR, art. 1 § 3 i 4 CIM, art. 2 ust. 2 CMNI); 4) umowę tzw. przewozu bezpośredniego poddaną reżimowi Kodeksu morskiego.

2.2. Według drugiej hipotezy badawczej przy określaniu praw i obowiązków stron umowy multimodalnego przewozu towarów należy stosować *de lege lata* tzw. system sieciowy, czyli że odcinki wykonywane różnymi środkami transportu podlegają reżimowi właściwemu dla danego środka. Stosowanie tego systemu sieciowego wymusza, zdaniem Autora, art. 775 k.c., zgodnie z którym przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu „*stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami*”. Z tym stanowiskiem należy zgodzić się, podobnie jak z poglądem Autora, że regulacja umowy przewozu w Kodeksie cywilnym jest lakoniczna i nie odpowiada potrzebom nowoczesnego obrotu gospodarczego. Interesujące są wywody dotyczące wystąpienia tzw. szkody niezlokalizowanej. Wówczas, zdaniem Autora, konieczne jest zastosowanie przepisów ogólnych Kodeksu cywilnego dotyczących odpowiedzialności przewoźnika, a jeżeli przewóz multimodalny nie obejmuje odcinka morskiego lub lotniczego, to należy stosować przepisy ustawy Prawo przewozowe. Te poglądy są trafne. Zgadzam się także z tym, że stosowanie systemu sieciowego jest zbędne w odniesieniu do tych wariantów umowy multimodalnego przewozu towarów, które mają swoją odrębną regulację.

2.3. W myśl trzeciej hipotezy badawczej unimodalne konwencje przewozowe znajdują *ex proprio vigore* zastosowanie do poszczególnych odcinków przewozu wykonywanego na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów. Trafny jest pogląd, że ta kwestia nie budzi wątpliwości w odniesieniu do konwencji lotniczych (tzw. przewozy mieszane), natomiast w przypadku konwencji CMR, przepisów ujednoczonych CIM oraz konwencji CMNI o ich stosowaniu *ex proprio vigore* przesądza wykładnia postanowień tych konwencji dokonana z uwzględnieniem dyrektyw interpretacyjnych wynikających z Konwencji o prawie traktatów. Zgodzić należy się z Autorem, że konwencja unimodalna normuje prawa i obowiązki stron odnoszące się do przewozu „właściwym” dla niej środkiem transportu także wtedy, gdy część przewozu wykonywana jest środkiem transportu innego rodzaju, a akceptacja odmiennego stanowiska godziłaby w unifikacyjny cel tej konwencji i umożliwiałaby obchodzenie zawartych w niej imperatywnych lub semiimperatywnych norm prawnych. Trafność tego rodzaju interpretacji potwierdza art. 32 Konwencji o prawie traktatów. Słuszne jest także stanowisko, że odmiennie należy rozstrzygać problem stosowania reguł hasko-visbijskich do morskiego odcinka przewozu multimodalnego, bowiem warunkiem ich stosowania jest wystawienie konosamentu morskiego. Autor przychyliła się poglądu, że jeżeli taki konosament został wystawiony, to wspomniane reguły stosuje się także wówczas, gdy odcinek

morski wykonywany jest na podstawie umowy multimodalnego przewozu towarów. Natomiast gdy wystawiono konosament obejmujący cały przewóz multimodalny wówczas powstają wątpliwości, czy taki dokument jest konosamentem na gruncie reguł hasko-visbijskich. Autor zajmuje stanowisko, że cel reguł hasko-visbijskich przesądza, iż dokument przewozu multimodalnego może być uznany za konosament. Wydaje się, że skoro konosament jest jednocześnie towarowym papierem wartościowym, to o tym, czy dany dokument jest konosamentem w rozumieniu regulujących go przepisów (reguł) powinny decydować te przepisy (reguły) interpretowane w sposób ścisły. Natomiast zgadzam się z Autorem, że uregulowanie w konwencji CMR praw i obowiązków stron umowy przewozu „na barana” zasługuje na aprobatę, podobnie jak rozciągnięcie reżimu CMR na odcinek przewozu wykonywany innymi środkami transportu niż pojazd drogowy z możliwością uwzględnienia w określonych przypadkach reżimu właściwego dla tego innego środka transportu. Zgadzam się również ze stanowiskiem, że wadliwe sformułowanie art. 2 CMR utrudnia stosowanie tego przepisu oraz tworzy stan niepewności prawnej co do zasad odpowiedzialności przewoźnika przy wspomnianych przewozach „na barana”.

Trafne są uwagi na temat przepisów ujednoczonych CIM, które regulują dwa odmienne warianty umowy multimodalnego przewozu towarów, a mianowicie, że do jednego z nich stosuje się w całości reżim właściwy dla przewozów kolejowych, a w drugim, obejmującym niektóre umowy przewozu kolejowo-morskiego, odpowiedzialność przewoźnika zostaje odpowiednio zmodyfikowana celem zbliżenia jej do zasad odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Zgadzam się, że przepisy o odpowiedzialności za przewozy kolejowo-morskie pozwalają na rozwiązanie problemu szkody niezlokalizowanej oraz na harmonizację reżimu odpowiedzialności przewoźnika kolejowego z reżimem odpowiedzialności przewoźnika morskiego będącego podwykonawcą tego pierwszego. Podzielam pogląd, że zastosowana w konwencjach lotniczych konstrukcja domniemania powstania szkody na skutek zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego jest nowatorska i rozwiązuje problem szkody niezlokalizowanej, a jednocześnie nie powoduje konfliktu z konwencjami unimodalnymi. Trafne są także spostrzeżenia w kwestii przyczyn utrudniających ratyfikację reguł rotterdamskich.

2.4. Według **czwartej hipotezy badawczej** umowa multimodalnego przewozu towarów wymaga nowego uregulowania w prawie polskim. Zgadzam się z Autorem, że brak perspektyw kompleksowego uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów na poziomie międzynarodowym powinien skłonić ustawodawcę do wprowadzenia zmian w prawie polskim. Podzielam poglądy, że przepisy regulujące umowę multimodalnego przewozu towarów mogłyby zostać wprowadzone do Kodeksu cywilnego lub do innego aktu prawnego, a definicja tej umowy powinna być szeroka i obejmować swym zakresem m.in. także przewóz „na barana”, przewóz z opcją skorzystania ze środka transportu z innej gałęzi niż umówiony, a także umowy

fleksimodalnego przewozu towarów. Trafne jest stanowisko, że w kwestii odpowiedzialności powinien obowiązywać zwykły system sieciowy, gdyż zapewnia on brak konfliktów z konwencjami unimodalnymi. Gdy miejsce powstania szkody jest znane zastosowanie znajdowałyby postanowienia odpowiedniego aktu prawnego regulującego przewóz w ramach danej gałęzi transportu, natomiast za szkodę niezlokalizowaną oraz za opóźnienie powstałe na skutek zdarzenia, którego miejsce wystąpienia nie jest znane, przewoźnik powinien ponosić odpowiedzialność zgodnie z zasadami ogólnymi przewidzianymi w nowej regulacji umowy przewozu. Zgadzam się, że rozstrzygnięcie tej kwestii zależy od tego, w jaki sposób w przyszłej regulacji umowy przewozu zostałyby określone ogólne zasady odpowiedzialności przewoźnika, a w szczególności limity tej odpowiedzialności. Trafny jest pogląd, że gdyby pozostawiono unormowanie zawarte w ustawie Prawo przewozowe, przewidujące „bezlimitową” odpowiedzialność, wówczas należałoby określić limity odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego za szkodę niezlokalizowaną. Natomiast gdyby regulacja zamieszczona w Kodeksie cywilnym lub w innym akcie prawnym przewidywała limity odpowiedzialności przewoźnika, wówczas te limity odnosiłyby się także do przewoźnika multimodalnego. Popieram pogląd Autora, że nowe przepisy powinny także normować kwestie związane ze zgłoszeniem szkody oraz problem przedawnienia roszczeń.

2.5. Rozważanie zawarte w tekście rozprawy są związane z postawionymi w niej hipotezami badawczymi, ich trafność została udowodniona, a efekty badań przedstawiono w sposób lapidarny we wnioskach końcowych.

W związku z powyższym stwierdzam, że poglądy, wnioski i postulaty zawarte w przedstawionej do oceny monografii stanowią znaczny i znaczący wkład w rozwój polskiego prawa cywilnego, a w szczególności prawa przewozowego.

II. Ocena pozostałych osiągnięć naukowych w postaci publikacji po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych

Do osiągnięć naukowych Habilitanta po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych zaliczyć można 54 prace (załącznik nr 4) tj.: dwie monografie naukowe; 5 współautorskich monografii naukowych w tym 2 komentarze; 21 rozdziałów w monografiach zbiorowych (w tym 5 współautorskich); 24 artykuły w czasopiśmie naukowych (w tym 3 współautorskie); 1 głosę oraz 24 hasła encyklopedyczne w *Wielkiej encyklopedii prawa*, t. 18, *Prawo cywilne materialne*. Zainteresowania naukowe Habilitanta obejmują przede wszystkim prawo cywilne, w tym prawo handlowe, a dotyczą następujących obszarów: umowa przewozu osób i rzeczy w prawie krajowym i międzynarodowym; ochrona słabszej strony stosunku prawnego, w szczególności konsumenta i pasażera oraz wybrane zagadnienia z zakresu prawa spółek.

1. Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie krajowym i międzynarodowym

Problematyka umowy przewozu osób i rzeczy w prawie krajowym i międzynarodowym w publikacjach Habilitanta po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych i obejmuje takie kwestie jak: zawarcie umowy przewozu; dokumenty przewozowe; odpowiedzialność stron za wykonanie umowy przewozu; charakter prawny umowy przewozu, rodzaje umowy przewozu; genezę i stosowanie międzynarodowych konwencji przewozowych oraz umowy multimodalnego przewozu towarów.

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

Kwestii zawarcia umowy przewozu rzeczy dotyczą komentarze do przepisów prawa przewozowego oraz do konwencji CMR, a osób – monografia pt. *Umowa przewozu osób*.

Rozważania w wyżej wymienionych publikacjach są rzetelne i twórcze. Jako przykład można podać zawartą w nich krytykę art. 47 ust. 2 pr. przew. oraz zaproponowanie prawidłowej, zawężającej interpretacji tego przepisu. Trafne są uwagi na temat cech listu przewozowego oraz skutków naruszeń przy wystawianiu tego listu (komentarz do art. 38 pr. przew. oraz komentarz do art. 4 CMR), a także komentarz do art. 47 pr. przew. oraz art. 9 CMR. W niektórych publikacjach Autor zwrócił uwagę na bariery utrudniające rozwój komunikacji elektronicznej w transporcie oraz uwzględnił między innymi nowe tendencje związane z rozwojem technologii *blockchain* oraz wejściem w życie unijnego rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego. W artykule *Ewolucja konstytutywnej funkcji listu przewozowego* Autor wykazał, że w konwencjach przewozowych nie ma potrzeby normowania relacji między nadawcą

a przewoźnikiem w okresie przed wystawieniem listu przewozowego oraz zwrócił uwagę, że nadal można mówić o ograniczonej funkcji konstytutywnej listu przewozowego, gdyż jego wystawienie wywołuje określone skutki prawne. W innej publikacji wskazał na wadliwe sformułowanie art. 55a ust. 1 pkt 5 pr. przew., oraz na problemy związane z jego interpretacją.

Problematyka odpowiedzialności została poruszona w publikacjach: 1) *Odpowiedzialność przewoźnika drogowego za pracowników oraz osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje w świetle konwencji CMR*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2015, nr 30, s. 211-225, 2) *Limitation of the liability of the employee and other persons for whom the carrier is responsible in the light of international transport conventions* (w:) *MEDEA 2018 Gene/MEME/TECHNE: joint interdisciplinary conferences*, J. Rybicki, I. Gawłowicz, N. Guskos (eds.), Task Publishing, Gdańsk 2019, s. 23-30 (współautor K. Garnowski); 3) *Odpowiedzialność pozaumowna przewoźnika za szkody w przesyłce w prawie krajowym: stan obecny i propozycje zmian* (w:) *Odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania gospodarczego: zagadnienia prywatno- i publicznoprawne*, K. Marak (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2020, s. 116-125; 4) *Wybrane zagadnienia odpowiedzialności operatora pocztowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie krajowej usługi pocztowej polegającej na przewozie przesyłek na tle odpowiedzialności przewoźnika*, Studia Iuridica Toruniensia 2020, t. 26, s. 107-124, 5) *The right to claim (right of action) under the CMR Convention: the example of Polish Case Law*, Revista de Derecho del Transporte 2023, t. 31, s. 75-91; 6) *Skutki prawne niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków przez nadawcę przesyłki* (w:) *W poszukiwaniu dobrego prawa: księga jubileuszowa profesora Mirosława Steca*. T. 2, *Perspektywa prywatnoprawna*, K. Małyśa-Sulińska, M. Spyra, A. Szumański (red.), Wolters Kluwer, Uniwersytet Jagielloński, Warszawa-Kraków 2022, s. 497-508; 7) *Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera*, internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2018, nr 7, s. 49-59.

W wymienionych publikacjach Autor opowiada się za koniecznością dokonywania wykładni przepisów prawa przewozowego regulujących odpowiedzialność w sposób uwzględniający interesy nadawcy, odbiorcy oraz przewoźnika; zwraca uwagę na rolę i funkcje art. 3 CMR oraz porusza interesujące zagadnienie związania przewoźnika oświadczeniami woli lub wiedzy składanymi przez pracowników i inne osoby, do których usług odwołuje się; wykazuje (w opracowaniu współautorskim), że konwencje przewozowe pozwalają osobom, którymi przewoźnik się posługuje na powoływanie się na te same limity i ograniczenia, na które może powoływać się sam przewoźnik, mimo deliktowego charakteru roszczeń; stwierdza, że tam gdzie przepisy Kodeksu pracy wyjątkowo dopuszczają odpowiedzialność pracownika wobec osób trzecich, mogą mieć znaczenie rozwiązania konwencji przewozowych pozwalające na powołanie się na limity i

ograniczenia odpowiedzialności; podkreśla, że w międzynarodowych konwencjach przewoźnik odpowiada w taki sam sposób niezależnie od tego czy ponosi odpowiedzialność kontraktową czy pozaumowną, czego nie przewidują polskie ustawy, dlatego zgłasza potrzebę zmian w tym zakresie. Trafny jest postulat ujednoczenia odpowiedzialności w zakresie usług przewozowych i kurierskich oraz spostrzeżenie, że brak jednolitego stanowiska orzecznictwa w kwestii legitymacji przy dochodzeniu roszczeń na gruncie konwencji CMR może prowadzić do *forum shopping*. Podobnie należy ocenić pogląd, że obowiązki nadawcy wynikające z umowy przewozu mają charakter powinności wierzycielskich, a także stanowisko, że przewoźnikowi przysługuje uprawnienie do odstąpienia od umowy na podstawie analogii do art. 640 k.c., ale ta kwestia (postulat *de lege ferenda*) wymaga wyraźnego uregulowania. Prawidłowe jest także ustalenie, w jakich przypadkach do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera stosuje się rozporządzenie (WE) 1371/2007, a w jakich ujednoczone przepisy konwencji lub przepisy prawa polskiego.

Oceny regulacji umowy przewozu osób i rzeczy w prawie polskim oraz ustalenia charakteru prawnego niektórych rodzajów tej umowy dotyczą publikacje: 1) *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, z. 362, s. 70-81; 2) (współautor K. Wesołowski), *Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym* (w:) *Prawo kontraktów*, Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 539-550; 3) (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) *Umowa przewozu osób*, Wydawnictwo edu-Libri, Kraków-Legionowo 2018, rozdział 6; 4) (współautorzy D. Ambrożuk, K. Garnowski, K. Wesołowski) *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim: stan obecny i kierunki zmian*, Wolters Kluwer, Warszawa 2020, rozdziały I i II; 5) *Charakter prawny umowy o transport towarów rurociągiem*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2015, nr 31, s. 171-179, 6) *Postal service, transport service, courier service: a few remarks in the context of the Postal Law Act 2012*, European Journal of Service Management 2018, no. 4, s. 71-78.

W powyższych opracowaniach Autor opowiedział się m.in. za: uchynieniem ustawy Prawo przewozowe z 1984 r. ; gruntowną zmianą regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym; unifikacją regulacji poszczególnych rodzajów przewozów krajowych i międzynarodowych; uznaniem umowy o transport towarów rurociągiem oraz umów zawieranych przez operatorów pocztowych za umowy przewozu, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej. Wymienione stanowiska zasługują na aprobatę.

Problematyki konwencyjnej dotyczą prace: 1) (współautorzy D. Ambrożuk, K. Wesołowski) *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2019, rozdziały 1.1., 1.5., 1.6., rozdział 2 i rozdział 3.3.; 2) *Kilka uwag*

na temat rozwoju umowy przewozu rzeczy oraz konwencji przewozowych, Problemy Transportu i Logistyki 2018, nr 2, s. 9-17, 3) *Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełnianie* (w:) *Societates et obligationes – tradycja, współczesność, przyszłość: księga jubileuszowa Profesora Jacka Napierały*, A. Olejniczak, T. Sójka (red.), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań 2018, s. 89-99; 4) *Non-uniform application of international uniform law: reasons, consequences, remedies* (w:) *Sustainable economic development and advancing education excellence in the era of global pandemic: proceedings of the 36th International Business Information Management Association Conference (IBIMA), 4-5 November 2020, Granada, Spain*, K. S. Soliman (ed.), International Business Information Management Association, King of Prussia 2020; 5) *Zakres swobody kształtowania treści umowy w konwencjach dotyczących przewozu towarów* (w:) *Prawne zagadnienia międzynarodowego obrotu cywilnego i handlowego*, E. Figura-Góralczyk, R. Flejszar, B. Gnela, P. Mostowik (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2023, s. 359-374.

W powyższych opracowaniach Autor przedstawiła m.in. rozwój tzw. systemu berneńskiego (konwencje regulujące przewozy kolejowe osób i rzeczy), a także omawia prace nad konwencjami regulującymi przewozy w żegludze śródlądowej i w przewozach multimodalnych; dokonuje analizy zakresu zastosowania poszczególnych konwencji; ustala relacje międzynarodowych konwencji przewozowych do prawa polskiego, oraz relacje konwencji, tym przewozowych, do prawa unijnego; omawia problemy stosowania konwencji przewozowych w przypadku istnienia w nich luk; ustala powody niejednolitego stosowania konwencji unifikujących prawo prywatne oraz składa propozycje zapobiegania temu zjawisku. Analizy problemów i propozycje rozwiązań zamieszczone w omawianych publikacjach zasługują na wysoką ocenę. Podobnie należy ocenić wyjaśnienie przyczyn ograniczania swobody umów w relacjach między nadawcą a przewoźnikiem oraz zwrócenie uwagi na nierówność stron umowy przewozu.

Umowy multimodalnego przewozu towarów dotyczy nie tylko oceniona powyżej monografia habilitacyjna ale także publikacje: 1) *Stosowanie konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki 2012, nr 17, s. 195-209; 2) *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, nr 12, s. 45-68; 3) *Przewóz multimodalny w świetle konwencji przewozowych*, Przegląd Prawa Handlowego 2015, nr 11, s. 30-36; 4) *The multimodal carrier's liability for non-localized loss*, Problemy Transportu i Logistyki 2016, nr 4, s. 203-213; 5) (współautor K. Garnowski), *The future of the regulation of the contract for the multimodal carriage of goods in the context of the Rotterdam Rules* (w:) *Codification of maritime law: challenges, possibilities and experience*, J. Nawrot, Z. Pełowska-Dabrowska (eds.), Informa Law from Routledge, Oxon, New York 2020, s. 147-155.

W wyżej wymienionych opracowaniach poruszono wiele interesujących zagadnień z zakresu ultimodalnego przewozu towarów, a niektóre z nich zostały rozwinięte w monografii habilitacyjnej.

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

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

W powyżej wymienionych opracowaniach Autor omówił m.in. orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące art. 76 Konstytucji oraz wskazał rolę jaką pełni ten przepis w systemie prawa polskiego; zwrócił uwagę na relacje prawa ochrony konsumenta do unijnego prawa ochrony środowiska; przedstawił ochronę konsumenta w umowie najmu samochodu, w umowach z obowiązkiem zapłaty zawieranych na odległość oraz w umowach zawieranych z operatorem pocztowym; omówił (wspólnie z K. Garnowskim) rodzaje umów zawieranych na odległość przy użyciu środków elektronicznych oraz wskazał ich cechy charakterystyczne; dokonał analizy zagadnień związanych z dochodzeniem roszczeń konsumentów wobec operatora pocztowego;

krytycznie ocenił zmiany Kodeksu cywilnego oraz ustawy o prawach konsumenta dotyczące przyznania w pewnym zakresie ochrony konsumenckiej niektórym przedsiębiorcom będącym osobami fizycznymi. Poglądy wyrażone w tych publikacjach zasługują na aprobatę.

Natomiast ochrony pasażera dotyczą prace: 1) *Uwagi na temat relacji prawa ochrony pasażera w Unii Europejskiej do prawa konsumenckiego* (w:) *Verba volant, scripta manent: księga jubileuszowa dedykowana Profesor Bogusławie Gneli*, A. Kaźmierczyk, K. Michałowska, M. Szaraniec (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2023, s. 156-164; 2) (współautorka K. Michałowska), *Uwagi o potrzebie wzmocnienia praw pasażerów w przewozach multimodalnych w prawie Unii Europejskiej*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny. 2023, t. 85, nr 2, s.157-171; 3) *Uprawnienie podróżnego do odstąpienia od umowy przewozu oraz do jednostronnej zmiany umowy*, internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2017, nr 3, s. 61-70.

W powyższych opracowaniach Autor m.in. uznał, że prawo ochrony pasażera stanowi część prawa konsumenckiego, chociaż zachowuje pewną odrębność; wskazał (w opracowaniu współautorskim) na konieczność zwiększenia poziomu ochrony pasażerów korzystających z kilku rodzajów środków transportu drogowego podczas jednej podróży; przedstawił zakres oraz istotę uprawnienia pasażera do odstąpienia od umowy przewozu regulowanej różnymi aktami prawnymi. Wszystkie z omawianych opracowań świadczą o dogłębnej wiedzy Autora w zakresie prawa przewozowego i konsumenckiego, a zamieszczone w nich poglądy i postulaty są trafne.

3. Wybrane zagadnienia z zakresu prawa spółek

Do obszaru badań Habilitanta w zakresie prawa spółek zaliczyć można prace: 1) *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, ss. 273, (zmieniona i zaktualizowana wersja rozprawy doktorskiej); 2) *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną w celu ochrony drobnych akcjonariuszy w kodeksie spółek handlowych* (w:) *Prawo handlowe po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej*, J. Katner, U. Promińska (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 66-75; 3) *Nabywanie akcji własnych przez prostą spółkę akcyjną*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2021, nr 7, s. 53-59; 4) *Forma umowy przeniesienia ogółu praw i obowiązków w handlowej spółce osobowej* (w:) *Restrukturyzacja przedsiębiorcy i jego przedsiębiorstwa*, M. Kuźnik, A.J. Witosz (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2018, s. 183-194; 5) *Świadczenie pracy bądź usług jako przedmiot wkładu do spółki osobowej*, Europa Regionum 2016, t. 29, s. 259-270; 6) *Pozbawienie współnika spółki jawnej prawa reprezentacji spółki oraz prowadzenia jej spraw na drodze sądowej – zagadnienia wybrane*, Radca Prawny. Zeszyty Naukowe 2023, nr 3, s. 83-95; 7) (współautor K. Granowski); *Umowy między spółką a małżonkiem członka zarządu spółki kapitałowej* (w:) *Status prawny małżonków w spółkach cywilnych i handlowych*, Z. Kuniewicz, K. Malinowska-Woźniak (red.), Wolters Kluwer,

Warszawa 2016, s. 314-326; 8) *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2009 r., III CZP 63/09*, Lex/el. 2010,

W wyżej wymienionych publikacjach Autor m.in. pozytywnie ocenił regulację Kodeksu spółek handlowych dotyczącą nabywania własnych akcji przez spółkę akcyjną, wskazując jednak na pewne jej niedoskonałości; zgłosił postulat wprowadzenia wymogu zachowania formy pisemnej z datą pewną w odniesieniu do umowy przeniesienia ogółu praw i obowiązków w spółce osobowej; scharakteryzował dogłębnie świadczenia pracy bądź usług jako szczególny rodzaj wkładu wnoszonego przez wspólnika do spółki osobowej; dokonał rzetelnej interpretacji art. 30 § 2 i art. 47 *in principio* k.s.h., oraz zgłosił postulaty *de lege ferenda*, mające na celu eliminację wątpliwości powstałych na tle wykładni tych przepisów; zwrócił uwagę (w opracowaniu współautorskim), że art. 209 i 210 § 1 k.s.h. nie zabezpieczają w odpowiedni sposób interesów spółki i wierzycieli przed zagrożeniami, jakie mogą powstać w związku z umowami pomiędzy spółką a małżonkiem członka zarządu oraz zgłosił postulat zmiany art. 210 § 1 k.s.h.; opowiedział się za stanowiskiem, że zarząd spółki z o.o. nie może działać za spółkę w postępowaniu o uchylenie uchwały zgromadzenia wspólników wszczętym przez wspólnika, będącego jednocześnie członkiem zarządu pozwanej spółki. Zawarte w omawianych publikacjach poglądy i postulaty stanowią wkład w rozwój prawa handlowego, w szczególności prawa spółek.

Warto także zwrócić uwagę na publikację pt. *Prawo umów jako instrument wspierający ochronę środowiska: zarys problemu*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2023, nr 6, s. 26-33, w której Autor wykazał, że do prawa umów przenikają rozwiązania służące ochronie środowiska.

Wobec powyższego stwierdzić należy, że publikacje omawiane w punkcie II recenzji zawierają poglądy, stanowiska i postulaty Autora, które stanowią znaczny i znaczący wkład w rozwój prawa cywilnego, w tym prawa przewozowego, konsumenckiego i handlowego.

III. Ocena aktywności naukowej określonej w art. 219 ust.1 pkt 3 ustawy

Według art. 219 ust.1 pkt 3 ustawy osoba ubiegająca się o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego powinna także wykazać się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

Istotna aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej w tym zagranicznej

W ramach aktywności naukowej realizowanej poza Uniwersytetem Szczecińskim Habilitant odbył staże naukowe:

1) na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie (dalej UEK) w Instytucie Prawa, w Katedrze Prawa Cywilnego, Gospodarczego i Prywatnego Międzynarodowego (dalej PGGiPM). Był to staż w formule hybrydowej, trwający od 1 kwietnia 2022 r. do 30 czerwca 2022 r., realizowany pod kierunkiem dr hab. K. Michałowskiej, prof. UEK. Temat stażu to: *Kierunki rozwoju prawa ochrony pasażerów w Unii Europejskiej*. W jego ramach Habilitant wziął udział w spotkaniu naukowym Katedry PGGiPM, na którym zaprezentował cele i program prac w ramach stażu, odbył kwerendę w Bibliotece Głównej UEK, wziął udział w seminarium magisterskim, oraz uczestniczył z referatem w IX Międzynarodowej Konsumentckiej Konferencji Naukowej pt. „Prawa konsumenta wczoraj, dziś i jutro. 60 lat praw konsumenta”, zorganizowanej przez Katedrę PGGiPM w Krakowie w dniach 9 -10 czerwca 2022 r. Efektem tego stażu jest współautorski artykuł pt. *Uwagi o potrzebie wzmocnienia praw pasażerów w przewozach multimodalnych w prawie Unii Europejskiej*, (wskazany w pkt II recenzji) oraz materiały wykorzystane podczas przygotowywania w 2023 r. wniosku badawczego do Narodowego Centrum Nauki w ramach programu Opus 26.

2) na Northern University w Eyrwanii (Armenia), a ten staż odbywał się w dniach 1-5 kwietnia 2022 r. równoległe z wyjazdem dydaktycznym w ramach programu Erasmus plus. W czasie stażu Habilitant przeprowadził kwerendę w bibliotece uniwersyteckiej, uczestniczył w dyskusjach naukowych, oraz razem z dr A. Grigoryanem przygotował koncepcję i opracował artykuł dotyczący zadośćuczynienia za krzywdę polegającą na zerwaniu lub uniemożliwieniu nawiązania więzi rodzinnych w prawie polskim oraz armeńskim. Ten artykuł został opublikowany w *Judicial Power* pt. *Pecuniary Compensation for the Impossibility of Establishing or Continuing a Family Bond in the Case of a Serious Bodily Injury or the Death of a Closest Person: Comments on the Basis of the Polish and Armenian Law* (odbyte staży potwierdza załącznik nr 7).

Habilitant uczestniczy w międzynarodowym zespole badawczym funkcjonującym pod nazwą CMR Advisory Council (Rada Doradcza CMR), której celem jest promowanie jednolitej interpretacji Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), wydawanie i publikowanie opinii i deklaracji dotyczących interpretacji, stosowania oraz roli tej Konwencji, a także wspieranie dalszych prac nad harmonizacją w zakresie międzynarodowego prawa transportowego. W skład wymienionej Rady, utworzonej w październiku 2023 r. w Rouen, wchodzi do 10 członków będących specjalistami w zakresie prawa transportowego, po jednym przedstawicielu z Francji, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Niemiec, Belgii, Holandii, Chorwacji, Włoch, Szwecji i Polski. Habilitant wziął udział w kilkunastu spotkaniach tej Rady, jest także członkiem zespołu roboczego pracującego nad opinią dotyczącą wybranych aspektów interpretacji art. I konwencji CMR (załącznik nr 8).

Za aktywność naukową realizowaną poza Uniwersytetem Szczecińskim należy uznać także czynny udział Habilitanta w konferencjach bądź seminariach krajowych i międzynarodowych

organizowanych przez jednostki krajowe i zagraniczne (zob. załącznik nr 5). Po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych wygłosił 18 referatów (załącznik 4 pkt II. 4. A) oraz w inny sposób aktywnie uczestniczył w konferencjach naukowych (załącznik 4 pkt II. 5). Jest członkiem organizacji naukowych (załącznik 4 pkt II. 7), redakcji czasopism naukowych (załącznik 4 pkt II. 9), recenzentem publikacji naukowych (załącznik 4 pkt II. 10) oraz brał udział w projektach badawczych (załącznik 4 pkt II. 12).

Warto nadmienić, że za monografię *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną* Habilitant otrzymał w 2011 r. wyróżnienie w konkursie Dziennika Gazeta Prawna Złote Skrzydła (załącznik nr 14).

Osiągnięcia dydaktyczne

Do znacznych osiągnięć dydaktycznych Habilitanta należy zaliczyć prowadzenie zajęć z kilkudziesięciu przedmiotów prawniczych na różnych kierunkach studiów pierwszego i drugiego stopnia, studiach jednolitych magisterskich oraz na studiach podyplomowych, w języku polskim i angielskim. Imponujący wykaz tych zajęć zawiera punkt 6 Autoreferatu, s. 39 – 40.

Osiągnięciami dydaktycznymi są także: pełnienie funkcji koordynatora Sekcji Prawa Cywilnego w Klinice Prawa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego (od 2021 r.); przygotowanie programu studiów podyplomowych Prawo cywilne w biznesie (2023 r.); udział w przygotowaniu programu studiów Prawo transportowe i ubezpieczeń (2020-2021 r.) oraz studiów International and European Business Law (2023 r.); pełnienie funkcji opiekuna roku na kierunku studiów Prawo Internetu i Ochrony Informacji (od 2022); recenzje prac licencjackich oraz magisterskich; sprawowanie funkcji promotora pomocniczego (zob. załącznik nr 9) w przewodzie doktorskim mgr M. Wojdały (rozprawa doktorska pt. *Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów*), zakończonym nadaniem stopnia naukowego doktora w dyscyplinie nauki prawne uchwałą Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 10 stycznia 2023 r.; współautorstwo podręcznika *Prawo gospodarcze*, pod red. W. Górskiego, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004; wyjazdy dydaktyczne w ramach programu Erasmus plus, podczas których Habilitant prowadził wykłady z zakresu prawa ochrony konsumenta (1-5 kwietnia 2019 r., University of Montenegro, Podgorica, Czarnogóra; 3-7 czerwca 2019 r., National University of Management, Phnom Penh, Kambodża; 15-19 listopada 2021 r., University of Maribor, Maribor, Słowenia; 1-7 kwietnia 2022 r., Northern University, Erywań, Armenia; 1-5 maja 2023 r., National University of Management, Phnom Penh, Kambodża; 6-10 listopada 2023 r., Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentyna) oraz z zakresu prawa przewozowego (20-24 marca 2022 r., University of the Basque Country, Leioa, Hiszpania; 5-9 czerwca 2022 r., Sofijski Universitet Sv Kliment Ohridski, Sofia, Bułgaria; w dniach od 7 do 11

lipca 2021 r. wygłosił cykl wykładów pod tytułem „From a Factory to your Home – Contracts of Sale and Contracts for Carriage as Fundamental Elements of Supply Chains” podczas Letniej Szkoły Prawa na University of Bayreuth w Niemczech (zaświadczenia o udziale w wyjazdach dydaktycznych stanowią załącznik nr 10).

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

Osiągnięcia organizacyjne

Do osiągnięć organizacyjnych Habilitanta należy zaliczyć w szczególności pełnienie funkcji: członka Senatu Uniwersytetu Szczecińskiego w kadencji 2017-2020; członka Uczelnianej Komisji Wyborczej (kadencje 2016-2020, 2020-2024, od 2024) oraz zastępcy Przewodniczącego tej Komisji; 3) członka Komisji Dyscyplinarnej ds. Studentów (kadencja 2020-2024); 4) członka zespołu ds. kierunku Prawo Transportowe i Ubezpieczeń – Wydział PiA USz (od 2020 r.); 5) członka zespołu ds. kierunku Administracja – Wydział PiA USz (od 2022 r.); 6) członka zespołu do opracowywania raportu samooceny kierunku administracja w związku z akredytacją tego kierunku w roku akademickim 2023/2024; 7) członka zespołu ds. kierunku International and European Business Law – Wydział PiA USz (od 2023 r.); 8) członka wydziałowego Zespołu ds. III obszaru ewaluacji jakości działalności naukowej - Wydział PiA USz (2021, 2022). Ponadto Habilitant był członkiem Rady Programowej Ogólnopolskiej Konferencji Zjazd Katedr Prawa Uczelni Ekonomicznych pt. „Problematyka prawna usług”, Kołobrzeg, 19-21 września 2016 r.; kierował zespołem organizacyjnym Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej „Problematyka prawna usług w transporcie i turystyce”, Szczecin, 17 listopada 2017 r.; uczestniczył w Komitecie organizacyjnym międzynarodowego seminarium naukowego Contemporary Challenges for Uniform Private Law, Szczecin, 16 maja 2023 r. oraz stale współpracuje z Instytutem Międzynarodowego Prawa Transportowego (Institut du Droit International des Transports - IDIT) z siedzibą w Rouen we Francji. W ramach tej współpracy komentuje w języku angielskim orzeczenia sądów polskich dotyczące prawa przewozowego, a te opracowania publikowane są (w językach angielskim i francuskim) w bazie orzeczeń prowadzonej przez IDIT (zaświadczenia dotyczące osiągnięć organizacyjnych stanowią załącznik nr 12 i załącznik 13).

Osiągnięcia popularyzujące naukę

Do osiągnięć popularyzujących naukę Habilitant zalicza: udział w przygotowaniu na zlecenie IDIT oraz Stichting Vervoeradres (Fundacja dla Przewoźników) z siedzibą w Zoetermeer w Holandii raportu krajowego dotyczącego stosowania konwencji CMR w Polsce (2022 r.); prowadzenie szkoleń w ramach projektu „Nowe kompetencje w nowym kraju – kurs dla obywateli

Ukrainy” (nr POWR.03.01.00-00-T081/18) – Działalność gospodarcza cudzoziemców w Polsce (2020 r.); prowadzenie szkoleń dla aplikantów adwokackich w Okręgowej Radzie Adwokackiej w Szczecinie (2008-2016 r.);) prowadzenie szkoleń dla aplikantów radcowskich w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Szczecinie (od 2010 r. i nadal); udział w Komitecie organizacyjnym spotkania „Środy z prawem gospodarczym na WZiEU”, kierowane do przedsiębiorców (2017 r.); pełnienie funkcji arbitra Sądu Arbitrażowego Pomorza Zachodniego (od 2013 r.). Wydaje się, że tylko niektóre z wymienionych aktywności można zakwalifikować jako popularyzujące naukę ale wszystkie są niewątpliwie istotnymi osiągnięciami zawodowymi Habilitanta.

Powyższa analiza aktywności naukowej Habilitanta realizowana w więcej niż jednej uczelni oraz instytucji naukowej, w tym zagranicznej, pozwala stwierdzić, że jest to aktywność istotna. Ponadto na bardzo wysoką ocenę zasługują osiągnięcia dydaktyczne i organizacyjne Habilitanta.

IV. Wnioski

Na podstawie art. 221 ust. 8 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz.U. z 2023, poz. 742 ze zm.) stwierdzam, że monografia pt. „*Umowa multimodalnego przewozu towarów w przewozie krajowym i międzynarodowym*”, jako osiągnięcie będące podstawą ubiegania się o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego, spełnia wymogi określone w art. 219 ust.1 pkt 2 lit. a ustawy, gdyż stanowi znaczny wkład Autora w rozwój dyscypliny nauki prawne w zakresie prawa cywilnego, a w szczególności prawa przewozowego. Również pozostała aktywność Habilitanta w postaci wartościowych publikacji naukowych oraz innych osiągnięć przedstawionych do oceny pozwala na stwierdzenie, że jest to istotna aktywność naukowa w rozumieniu art. 219 ust.1 pkt 3 ustawy, a zatem wymóg przewidziany w tym przepisie także został spełniony.

Wobec powyższego opowiadam się za dalszymi czynnościami postępowania habilitacyjnego i za nadaniem Panu dr Danielowi Dąbrowskiemu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauki prawne.

