

**PROTOKÓŁ**  
**posiedzenia**  
**Rady Naukowej**  
**Wydziału Prawa i Administracji**  
**Uniwersytetu Szczecińskiego**  
**- obrona rozprawy doktorskiej**  
**mgr Małgorzata Szymczon**

*11 kwietnia 2025 r. (piątek)*

*godz. 12.00*

**PROTOKÓŁ  
POSIEDZENIA RADY NAUKOWEJ WYDZIAŁU PRAWA I ADMINISTRACJI  
UNIwersYTETU SZCZECIŃSKIEGO W DNIU 11 KWIEŃNIA 2025 R.**

**Część JAWNA**

**Głos zabrała Przewodnicząca Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego**, dr hab. Ewelina Cała-Wacinkiewicz, prof. US (zwana w dalszej części protokołu **Przewodnicząca**), która po otwarciu zdalnego posiedzenia powitała członków Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego oraz osoby uczestniczące w posiedzeniu, a także poinformowała, że posiedzenie poświęcone jest publicznej obronie rozprawy doktorskiej mgr pt. „Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”.

**Przewodnicząca** przedstawiła i powitała Recenzentów pracy: dr hab. Kingę Michałowską, prof. UEK, dr hab. Agnieszkę Górę-Błaszczkowską, prof. ASW oraz dr. hab. Rafała Wrzecionka, prof. UZ. Następnie wskazała, że funkcję promotora w przewodzie pełni dr hab. Krzysztof Wesołowski, prof. US, zaś promotora pomocniczego dr Dorota Ambrożuk. Protokolanem dzisiejszej obrony pracy doktorskiej jest mgr Dariusz Zagrodzki.

**Promotor** przedstawił sylwetkę Doktorantki wskazując, że mgr Małgorzata Szymczon jest absolwentką Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego, który ukończyła w 2017 r. W latach 2019-2023 była doktorantką Szkoły Doktorskiej Uniwersytetu Szczecińskiego. W czasie studiów odbyła wyjazd stypendialny w ramach programu PROM w Antwerpii, który zezwolił jej na pozyskanie niezbędnej literatury do przygotowania dysertacji. Jest autorką 4 rozdziałów w punktowanych monografiach. Uczestniczyła w wielu konferencjach krajowych i międzynarodowych, biorąc w nich zarówno udział bierny jak i czynny. Ponadto ukończyła aplikację radcowską i obecnie pracuje w kancelarii radcowskiej prowadząc sprawy z zakresu odpowiedzialności przewoźnika.

**Przewodnicząca** stwierdziła *quorum*, a następnie poprosiła Doktorantkę o przedstawienie głównych tez rozprawy doktorskiej.

**Głos zabrała mgr Małgorzata Szymczon** i wygłosiła autoreferat, który stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

*Przewodnicząca* podziękowała *mgr Małgorzacie Szymson* i poprosiła pierwszą Recenzentkę, dr hab. Kingę Michałowską, prof. UEK o przedstawienie recenzji.

***Głos zabrała Recenzentka dr hab. Kinga Michałowska, prof. UEK***

Profesor Michałowska wskazała, że jest jej niezmiernie miło wystąpić w roli recenzentki rozprawy doktorskiej. Podkreśliła, iż czas poświęcony na analizę dysertacji uznaje za wartościowy i w pełni satysfakcjonujący pod względem naukowym. Zaznaczyła również, że w swoim wystąpieniu odniesie się syntetycznie do wybranych elementów pracy.

Na wstępie Recenzentka odniosła się do tematu rozprawy, który – jej zdaniem – został trafnie sformułowany, a jego przedmiot jest adekwatny do aktualnych i istotnych problemów prawnych współczesnego obrotu gospodarczego. Tematyka pracy wpisuje się w obszar badawczy wymagający pogłębionej analizy zarówno z perspektywy prawa materialnego, jak i procesowego.

W zakresie konstrukcji pracy Recenzentka wskazała, że rozprawa została przygotowana w sposób przemyślany i logiczny. Już we wstępie wyraźnie określono założenia badawcze oraz główny cel pracy, którym są ułatwienia dowodowe w wybranych obszarach prawa przewozowego. Doktorantka właściwie sformułowała tezy badawcze, dokonując ich podziału na tezy podstawowe i pomocnicze, które zostały następnie odniesione do złożonej warstwy analityczno-badawczej. Zdaniem Recenzentki Autorka bardzo dobrze poradziła sobie z kompleksową analizą zagadnień prawnych obejmujących różne płaszczyzny regulacji – zarówno materialnoprawnych, jak i procesowych.

Recenzentka pozytywnie oceniła objętość i rozkład treści w poszczególnych rozdziałach, podkreślając właściwie dobraną kolejność prezentowanych treści. Zauważyła, że praca zawiera dwie wyraźnie wyodrębnione warstwy: pierwszą o charakterze porządkującym, obejmującą systematykę i typologię ułatwień dowodowych, oraz drugą odnoszącą się do ich szczegółowej konstrukcji. Zaletą pracy jest konsekwentna budowa poszczególnych rozdziałów – rozdziały o charakterze systematyzującym stanowią podstawę dla dalszych, bardziej szczegółowych analiz dogmatycznych, co czyni całość strukturalnie spójną i przejrzystą.

Na uwagę zasługuje również sposób formułowania wniosków, które Autorka konsekwentnie zamieszcza po każdym rozdziale i podrozdziale. Wnioski te są trafne, logiczne i osadzone w przeprowadzonej analizie. Recenzentka wskazała także na wyraźnie dostrzegalne w treści pracy doświadczenie praktyczne Doktorantki, co w sposób istotny wzmacnia walory aplikacyjne rozprawy i wskazuje na jej osadzenie w rzeczywistości gospodarczej.

W dalszej części wystąpienia Recenzentka podkreśliła znaczenie kilku szczególnie istotnych elementów pracy. Wskazała na dogłębną analizę stanu przesyłki w chwili jej przyjęcia do przewozu, która została powiązana z ewentualną odpowiedzialnością przewoźnika oraz oceniona w kontekście dokumentacji transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem fakultatywnego charakteru listu przewozowego. Omówiła także ocenę stanu przesyłki po zakończeniu transportu i jej wydaniu, wraz z analizą skutków prawnych tego wydania, w tym wątpliwości co do ograniczeń w dochodzeniu roszczeń, a także potrzebę kodeksowego uregulowania tej kwestii. Następnie odniosła się do zagadnienia nierównowagi stron umowy przewozu, wskazując na jednoznacznie dominującą pozycję przewoźnika oraz relatywnie słabszą pozycję nadawcy. Wskazała również na obecność w pracy rozważań dotyczących innych środków dowodowych i powiązanych z nimi zagadnień, takich jak limitowanie wysokości odszkodowania, podział ryzyka, zawyżenie wartości przesyłki wskazanej w fakturze oraz możliwe sposoby rozwiązania tych problemów na gruncie obowiązujących przepisów.

W zakresie warsztatu naukowego Recenzentka nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń. Oceniała język rozprawy jako jasny, logiczny i komunikatywny, a argumentację jako rzetelną i przekonującą. Podkreśliła wykorzystanie aktualnego orzecznictwa i literatury, co świadczy o wysokim poziomie merytorycznym pracy.

W konkluzji dr hab. Kinga Michałowska stwierdziła, że ewentualne drobne uwagi polemiczne nie wpływają na pozytywną ogólną ocenę dysertacji. Praca świadczy o rozległej wiedzy Doktorantki oraz o jej zdolnościach do samodzielnego prowadzenia badań naukowych. W związku z powyższym Recenzentka uznała, że rozprawa doktorska stanowi oryginalne i wartościowe rozwiązanie istotnego problemu badawczego, spełniając wszystkie kryteria stawiane pracom tego rodzaju.

Recenzentka sformułowała pod adresem Doktorantki następujące pytania:

1. Czy, w Pani ocenie, proponowana zmiana art. 791 Kodeksu cywilnego, odnosząca się do roszczeń odbiorcy wobec stanu wydanej przesyłki, wpłynie na wzmocnienie pozycji odbiorcy, czy też – poprzez potencjalne osłabienie pozycji przewoźnika – może przełożyć się na zwiększenie staranności w realizacji samej umowy przewozu?
2. W jaki sposób, Pani zdaniem, proponowana zmiana może przełożyć się na przebieg postępowań procesowych dotyczących roszczeń odszkodowawczych? Czy, według Pani, dostrzegalny jest w tym zakresie związek bądź zależność?

**Głos zabrała Przewodnicząca**, która podziękowała Recenzentce oraz poprosiła o przedstawienie recenzji dr hab. Agnieszkę Górę-Błaszczykowską, prof. ASW.

**Głos zabrała Recenzentka dr hab. Agnieszka Góra-Błaszczkowska, prof. ASW.**

Recenzentka zaznaczyła, że jej wypowiedź będzie zwięzła, mając na uwadze uprzednie udostępnienie opinii na temat recenzowanej rozprawy doktorskiej. Wskazała na potrzebę większej precyzji w zakresie siatki pojęciowej, w szczególności odróżnienia pojęć takich jak „zasada” i „reguła”. Podzieliła stanowisko prof. Kingi Michałowskiej, iż rozprawa stanowi rzetelne opracowanie dotyczące regulacji prawnych w zakresie ułatwień dowodowych przy przewozie rzeczy. Podkreślono, że język pracy jest poprawny, choć sugerowano możliwość zastąpienia niektórych sformułowań, jak np. „domniemanie obalalne”, pojęciem „domniemanie wzruszalne” lub odpowiednio („niewzruszalne”). Praca reprezentuje wysoki poziom merytoryczny, oparty na bogatej literaturze i orzecznictwie. Zwrócono uwagę na trafność identyfikacji problemów badawczych, co – jak zauważono – cechuje osoby posiadające doświadczenie praktyczne, i co należy uznać za atut rozprawy. Doktorantka zaprezentowała oryginalne podejście do zagadnień badawczych, formułując również wnioski *de lege ferenda*. Całość rozprawy świadczy o dobrej znajomości teoretycznych podstaw analizowanej problematyki i stanowi podstawę do nadania autorce stopnia doktora nauk prawnych.

Recenzentka sformułowała pod adresem Doktorantki następujące pytania:

Proszę o przedstawienie własnej oceny orzecznictwa sądów powszechnych w zakresie materii poruszanej w pracy doktorskiej. Proszę o przedstawienie wniosków w kontekście praktycznym, wynikających z Pani doświadczenia zawodowego.

**Głos zabrała Przewodnicząca,** która podziękowała Recenzentce oraz poprosiła o przedstawienie recenzji dr. hab. Rafała Wrzecionka, prof. UZ.

**Głos zabrał Recenzent dr. hab. Rafał Wrzecionek, prof. UZ**

Recenzent przywitał wszystkich obecnych na obronie rozprawy doktorskiej, wyrażając wdzięczność za możliwość recenzowania dysertacji, którą określił jako interesującą i wartościową. W pełni podzielił pozytywne oceny wyrażone przez przedmówców. W swojej wypowiedzi podkreślił, że Autorka prawidłowo prowadzi proces badawczy, trafnie identyfikuje oraz porządkuje reguły dowodowe, a także formułuje własne, precyzyjne wnioski, w tym propozycje *de lege ferenda*. Recenzent zaznaczył, że pod względem formalnym praca spełnia wszelkie wymagania, na co wskazuje m.in. bardzo bogaty materiał źródłowy, obejmujący około 200 pozycji bibliograficznych oraz liczne orzeczenia sądowe. Oceniał, że dysertacja stanowi autorską, twórczą próbę rozwiązania postawionego problemu badawczego, świadczy o dobrej znajomości analizowanych instytucji prawnych oraz samodzielności Autorki w prowadzeniu badań naukowych. Jego zdaniem praca może stanowić podstawę do nadania stopnia doktora.

Recenzent sformułował pod adresem Doktorantki następujące pytania:

1. W polskim porządku prawnym implementowane są rozwiązania o charakterze konwencyjnym, które nie zawsze są w pełni zgodne z zasadami i konstrukcjami ułatwień dowodowych przyjętymi na gruncie krajowego systemu prawa cywilnego. Jakie, w ocenie Doktorantki, występują najistotniejsze instytucje ułatwień dowodowych występujące w polskim prawie, zwłaszcza w kontekście roszczeń wynikających z umowy przewozu?
2. Czy – w świetle przeprowadzonych w rozprawie analiz – przepisy Kodeksu cywilnego można uznać za adekwatne i wyczerpujące w odniesieniu do kwestii odszkodowawczych, zwłaszcza w zakresie dochodzenia roszczeń dotyczących szkód niemających charakteru uszczerbku w substancji przesyłki?

Następnie *Przewodnicząca* otworzyła dyskusję, a także przypomniała, że pytania Doktorantce może zadawać każda osoba obecna na posiedzeniu Rady.

***Głos zabrał dr Michał Wojdała, który sformułował następujące pytania:***

Jak Pani ocenia sytuację opisaną w art. 9 Konwencji CMR w kontekście zastrzeżeń przewoźnika wpisywanych w liście przewozowym, zwłaszcza w przypadkach, gdy zastrzeżenia te mają formę pieczętek zawierających ogólne sformułowania (np. o braku odpowiedzialności przewoźnika z uwagi na brak możliwości weryfikacji jakości opakowania lub liczby sztuk przesyłki)? Czy, Pani zdaniem, domniemanie wynikające z art. 9 znajduje w takich przypadkach zastosowanie, czy też zostaje wyłączone przez jednostronne zastrzeżenia tego rodzaju?

***Głos zabrał dr hab. Daniel Dąbrowski, która sformułował następujące pytanie:***

1. Czy, Pani zdaniem, rozwiązanie przyjęte w odniesieniu do przewozów multimodalnych – zgodnie z którym, w sytuacji braku możliwości ustalenia momentu powstania szkody, przyjmuje się domniemanie, że szkoda powstała w trakcie przewozu lotniczego – należy uznać za trafne z punktu widzenia funkcji ochronnej odpowiedzialności przewoźnika?
2. W przypadku pozytywnej oceny tego rozwiązania, czy – w Pani ocenie – istnieje możliwość jego adaptacji w ramach innych konwencji regulujących przewozy międzynarodowe bądź implementacji do przepisów krajowego porządku prawnego?

***Głos zabrał dr hab. Pasquale Policastro, prof. US, który sformułował następujące pytanie:***

W kontekście klasycznego przypadku *Asgard vs. Long Island Railroad* z 1920 roku, dotyczącego odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek wybuchu fajerwerków przewożonych przez pasażera, poruszony został problem wpływu charakteru przewożonych rzeczy na zakres odpowiedzialności stron umowy przewozu. Niezależnie jednak od konkretnego przypadku, proszę wskazać, jaka – Pani zdaniem – jest rola praw podstawowych w procesie wykładni umów transportowych, w szczególności w świetle domniemań dowodowych i regulacji prawa międzynarodowego oraz prawa Unii Europejskiej.

***Głos zabrał dr hab. Marek Tkaczuk, prof. US, który sformułował następujące pytanie:***

Jak na przestrzeni czasu kształtowała się odpowiedzialność kolei za przesyłki towarowe, jakie przewidziano w tym zakresie mechanizmy ułatwiające dochodzenie roszczeń oraz czy – w Pani ocenie – można dostrzec ciągłość niektórych instytucji prawnych w obszarze odpowiedzialności oraz ułatwień dowodowych?

***Głos zabrała Doktorantka i udzieliła odpowiedzi na zadane pytania.***

***W odpowiedzi na pytania dr hab. Kingi Michałowskiej, prof. UEK:***

W odniesieniu do pytania dotyczącego wpływu proponowanej w dysertacji zmiany na treść art. 791 Kodeksu cywilnego, Doktorantka wyjaśniła, że przepis ten reguluje sytuację wygaśnięcia roszczeń odszkodowawczych osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń z tytułu przewozu. Obecne rozwiązanie ma charakter materialnoprawny i prowadzi do wygaśnięcia roszczeń w przypadku niespełnienia określonych przesłanek – przede wszystkim przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń oraz uiszczenia należności przewoźnikowi. Zdaniem Pani Doktorantki, obecna regulacja jest zbyt surowa i może być niesprawiedliwa względem osoby uprawnionej, która pomimo posiadania dowodów szkody, zostaje pozbawiona możliwości dochodzenia roszczeń wyłącznie z przyczyn formalnych.

W związku z tym, w dysertacji zaproponowano wprowadzenie bardziej wyważonego rozwiązania, które umożliwiłoby wszczęcie postępowania sądowego w takich przypadkach. Doktorantka zaznaczyła, że w prawie przewozowym, w przeciwieństwie do prawa konwencyjnego, nie funkcjonuje konstrukcja domniemania prawnego w zakresie stanu przesyłki przy odbiorze, a jedynie materialnoprawne wygaśnięcie roszczeń. Tymczasem np. w regulacjach konwencyjnych, takich jak Konwencja CMR, funkcjonuje domniemanie odnoszące się do zgodności stanu przesyłki z informacjami zawartymi w liście przewozowym. Zastosowanie tego rodzaju domniemania nie zamyka drogi dochodzenia roszczeń, lecz jedynie modyfikuje rozkład ciężaru dowodu między stronami. Proponowana przez Panią Doktorantkę

zmiana miałaby na celu przywrócenie równowagi procesowej oraz ochronę interesów odbiorcy bez nadmiernego obciążania przewoźnika.

W odpowiedzi na drugie pytanie, Doktorantka potwierdziła, że dostrzega zależność pomiędzy obowiązującym brzmieniem art. 791 k.c. a praktyką procesową w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. W aktualnym stanie prawnym osoba uprawniona, która nie zgłosiła zastrzeżeń przy odbiorze przesyłki i jednocześnie uiściła należność przewoźnikowi, zostaje pozbawiona możliwości dochodzenia roszczeń przed sądem. W przeciwieństwie do tego, w konstrukcji opartej na domniemaniu prawnym – dotyczącym zgodności stanu przesyłki z zapisami listu przewozowego – mamy do czynienia z otwartym postępowaniem dowodowym. W takim przypadku kwestia odpowiedzialności staje się sporna, a sąd może rozważyć dowody przedstawione przez obie strony. Zdaniem Doktorantki, przyjęcie tego rodzaju konstrukcji w prawie krajowym mogłoby skutkować zwiększeniem liczby postępowań sądowych inicjowanych przez odbiorców przesyłek, co jednak należy ocenić pozytywnie, ponieważ przywraca to faktyczny dostęp do wymiaru sprawiedliwości.

*W odpowiedzi na pytania dr hab. Agnieszki Góra-Błaszczkowskiej, prof. ASW.*

Doktorantka zwróciła uwagę na problematykę domniemania prawnego dotyczącego związku przyczynowego pomiędzy szczególną okolicznością wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika a powstałą szkodą. W jej ocenie instytucja ta nie jest właściwie rozumiana w praktyce, co wynika przede wszystkim z faktu, że została ona przejęta z konwencji międzynarodowych do polskiego prawa przewozowego w sposób, który nie odpowiada w pełni konstrukcjom dowodowym przyjętym w polskiej doktrynie prawa cywilnego.

Doktorantka wskazała, że domniemanie prawne, o którym mowa, zostało wprowadzone do ustawy – Prawo przewozowe – jako konstrukcja przeniesiona z regulacji konwencyjnych, lecz w praktyce bliższe jest ono raczej instytucji uprawdopodobnienia niż domniemaniu sensu stricto. Podkreśliła, że w przypadku domniemania prawnego istotą jest zastąpienie dowodu jednego faktu przez dowód innego faktu, co prowadzi do zmiany przedmiotu dowodu. Tymczasem w analizowanej regulacji zarówno przesłanka domniemania, jak i jego wniosek dotyczą tego samego zdarzenia – tj. szczególnej przyczyny oraz wynikającej z niej szkody – co sprawia, że nie dochodzi do klasycznej zmiany przedmiotu dowodu. W efekcie trudno mówić tu o domniemaniu prawnym w rozumieniu ścisłym.

W ocenie Doktorantki bardziej trafnym byłoby uznanie tej instytucji za uprawdopodobnienie, choć i ono budzi pewne wątpliwości, zważywszy, że konstrukcja ta znajduje przede wszystkim zastosowanie w postępowaniu zabezpieczającym, a nie rozpoznawczym. Z tego względu Doktorantka opowiedziała się za odejściem od tego rodzaju ułatwienia dowodowego

w przyszłej regulacji umowy przewozu. Jej zdaniem obecny mechanizm nadmiernie uprzywilejowuje przewoźnika i zaburza równowagę interesów uczestników przewozu, działając na niekorzyść pozostałych stron – w szczególności odbiorcy i nadawcy.

Na zakończenie Doktorantka zaznaczyła, że niezależnie od tego, jaką konstrukcję teoretyczną przyjmiemy dla omawianego mechanizmu, istotnym i praktycznie istotnym zagadnieniem pozostaje zawsze kwestia wykazania powstania szkody oraz jej wysokości. To właśnie na tym etapie postępowania cywilnego mogą pojawiać się największe trudności dowodowe, które – jej zdaniem – wymagają rozważenia w ramach nowej, bardziej zrównoważonej regulacji prawnej.

*W odpowiedzi na pytania dr. hab. Rafała Wrzecionka, prof. UZ*

Doktorantka, odnosząc się do pierwszego pytania, wskazała, że jednym z istotniejszych przykładów instytucji ułatwień dowodowych w polskim prawie cywilnym, także w kontekście umowy przewozu, są domniemania prawne, w szczególności dotyczące związku przyczynowego pomiędzy określonym zdarzeniem a powstałą szkodą. Podkreśliła, że rozwiązania konwencyjne implementowane do krajowego porządku prawnego nie zawsze pozostają w pełnej zgodności z konstrukcjami znanymi teorii i praktyce polskiego prawa cywilnego, co może prowadzić do problemów interpretacyjnych i nierówności stron w dochodzeniu roszczeń.

W odpowiedzi na drugie pytanie, Doktorantka zaznaczyła, że w świetle przeprowadzonych analiz przepisy Kodeksu cywilnego nie są w pełni wystarczające ani adekwatne w odniesieniu do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, w szczególności w przypadku szkód niemających charakteru uszczerbku w substancji przesyłki. W jej ocenie istnieje potrzeba rewizji obecnych rozwiązań, w tym uchylecia niektórych ustaw gałęziowych, takich jak ustawa – Prawo przewozowe, i wprowadzenia kluczowych instytucji przewozowych do Kodeksu cywilnego w celu zapewnienia spójności systemowej i skuteczniejszej ochrony praw osób uprawnionych.

*W odpowiedzi na pytania dr. Michała Wojdały:*

Doktorantka wskazała, że art. 9 Konwencji CMR odnosi się do zastrzeżeń przewoźnika, których brak skutkuje domniemaniem należytego stanu przesyłki w chwili jej przyjęcia do przewozu. Podniesiono, iż zastrzeżenia przewoźnika powinny być uzasadnione, co oznacza, że omawiana regulacja została wprowadzona do Konwencji CMR w celu zapobieżenia sytuacjom, o których mówił dr Michał Wojdała.

Doktorantka podkreśliła, że zastrzeżenia muszą być konkretne i zindywidualizowane – nie spełniają tego wymogu zastrzeżenia ogólne oraz abstrakcyjne. Wskazano, że można wyróżnić

kilka typów zastrzeżeń, m.in. odnoszących się do ilości przesyłki, jej cech szczególnych oraz numerów identyfikacyjnych, a także dotyczących stanu opakowania przesyłki.

W odniesieniu do pierwszego rodzaju zastrzeżeń zaznaczono, że choć mogą mieć one charakter ogólny, to powinny być sformułowane w sposób na tyle precyzyjny, aby osoba trzecia była w stanie jednoznacznie ustalić, czego dotyczą. Natomiast zastrzeżenia odnoszące się do stanu opakowania winny być bardziej szczegółowe i rozbudowane, aby mogły zostać uznane za należycie uzasadnione w rozumieniu Konwencji CMR.

*W odpowiedzi na pytanie dr hab. Daniela Dąbrowskiego*

Doktorantka pozytywnie oceniła rozwiązanie przyjęte w konwencjach warszawskiej i montrealskiej, zgodnie z którym – w przypadku braku możliwości ustalenia momentu powstania szkody – przyjmuje się domniemanie, że szkoda powstała w trakcie przewozu lotniczego. Jej zdaniem konstrukcja ta spełnia funkcję ochronną, zapewniając możliwość dochodzenia roszczeń w sytuacjach, gdy szkoda ma charakter niezlokalizowany.

W ocenie Doktorantki istnieje możliwość adaptacji tego mechanizmu w innych konwencjach dotyczących przewozów międzynarodowych, a także jego wdrożenia do krajowego porządku prawnego – szczególnie w odniesieniu do przewozów mieszanych. Rozwiązanie to mogłoby przyczynić się do zwiększenia skuteczności ochrony osób uprawnionych.

*W odpowiedzi na pytanie dr hab. Marka Tkaczuka, prof. US*

Doktorantka wyjaśniła, że w ramach zastosowanej metody historyczno-prawnej starała się ukazać ewolucję konstrukcji umowy przewozu oraz luki w obecnym brzmieniu ustawy – Prawo przewozowe – na tle jej poprzednich wersji. Analiza ta doprowadziła do wniosku, że współczesna regulacja charakteryzuje się brakiem spójności, m.in. z uwagi na zniesienie obowiązku przewoźnika dotyczącego potwierdzenia przyjęcia przesyłki, który istniał we wcześniejszych przepisach. Zdaniem Doktorantki, przemawia to za potrzebą uchylecia obecnej ustawy i ukształtowania ogólnej regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym.

Podkreśliła również, że historyczna analiza wykazała zmianę charakteru umowy przewozu – z umowy realnej, wymagającej formy pisemnej, na konsensualną, która dochodzi do skutku przez zgodne oświadczenia woli, a wystawienie listu przewozowego ma obecnie charakter fakultatywny.

**W odpowiedzi na pytanie doprecyzowujące:** Doktorantka wyjaśniła, że przywoływała ten akt prawny w pracy, jednak w innym kontekście, dlatego nie była w stanie odnieść się szczegółowo do kwestii odpowiedzialności kolei uregulowanej w tym dekrete.

*W odpowiedzi na pytanie dra hab. Pasqule Policastro, prof. US:*

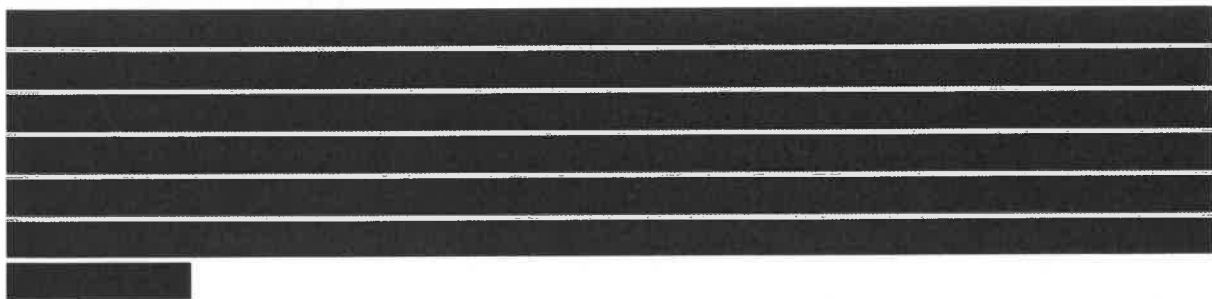
Doktorantka podziękowała za pytanie i wskazała, że w swojej rozprawie uwzględniała nie tylko aspekty normatywne, lecz także wymiar aksjologiczny, odnoszący się do zasad sprawiedliwości oraz ochrony uprawnionych podmiotów. Podkreśliła, że w analizie i postulatach legislacyjnych brała pod uwagę zarówno zasadę swobody zawierania umów, jak i konieczność zapewnienia skutecznej ochrony roszczeń odszkodowawczych. Zwróciła uwagę, że niektóre obecnie obowiązujące przepisy Kodeksu cywilnego oraz ustawy – Prawo przewozowe, w jej ocenie, nie spełniają standardów sprawiedliwości ani wymogów wynikających z międzynarodowej ochrony praw osób uprawnionych do dochodzenia odszkodowania z tytułu uszkodzenia przesyłki. W związku z tym postulowała ich zmianę.

**Głos zabrała Przewodnicząca**, kierując do uczestników posiedzenia zapytanie o ewentualne dalsze pytania bądź chęć wypowiedzi. W związku z brakiem dalszych zgłoszeń **Przewodnicząca** zamknęła dyskusję. Następnie poinformowała uczestników posiedzenia, że dalsza część obrad ma charakter niejawny i poprosiła osoby nieuprawnione oraz Doktorantkę o opuszczenie sali.

### **CZEŚĆ NIEJAWNA**

**Głos zabrała Przewodnicząca** i otworzyła dyskusję nad oceną przebiegu publicznej obrony rozprawy doktorskiej mgr Małgorzata Szymczon.

**Głos zabrała Recenzentka dr hab. Kinga Michałowska, prof. UEK:**



**Głos zabrała Recenzentka, dr hab. Agnieszki Góra-Błaszczkowskiej, prof. ASW**

[REDACTED]

**Głos zabrała Recenzent dr. hab. Rafała Wrzecionka, prof. UZ**

[REDACTED]

**Głos zabrała Przewodnicząca,**

[REDACTED]

**Głos zabrał dr hab. Marek Tkaczuk, prof. US,**

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**Głos zabrał dr hab. Pasquale Policastro, prof. US,**



**Głos zabrała Przewodnicząca**, która zarządziła głosowanie w sprawie uchwały o przyjęciu publicznej obrony rozprawy doktorskiej Pani mgr Małgorzaty Szymson.

Podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia publicznej obrony rozprawy doktorskiej mgr Małgorzata Szymson

Uprawnionych: 26

Obecnych: 14

Głosy nieważne: 0

lp.	imię i nazwisko	tak	nie	wstrzymał się
1.	mgr Małgorzata Szymson	14	0	0

**Przewodnicząca** stwierdziła, że Rada Naukowa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego przyjęła publiczną obronę rozprawy doktorskiej mgr Małgorzaty Szymson.

**Głos zabrała Przewodnicząca**, informując o kolejnym głosowaniu w sprawie nadania stopnia naukowego doktora, skierowała do uczestników posiedzenia pytanie o chęć wypowiedzi zanim zostanie zarządzone głosowanie w tej sprawie. Nikt z obecnych na posiedzeniu nie wyraził woli zabrania głosu, po czym nastąpiło głosowanie.

Podjęcie uchwały w sprawie nadania stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie nauki prawne mgr Małgorzacie Szymson.

Uprawnionych: 26

Obecnych: 14

Głosy nieważne: 0

lp.	imię i nazwisko	Tak	nie	wstrzymał się
1.	mgr Małgorzata Szymson	14	0	0

**Przewodnicząca** stwierdziła, że Rada Naukowa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego nadała mgr Małgorzacie Szymson stopień doktora w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie nauki prawne.

## CZĘŚĆ JAWNA

**Głos zabrała Przewodnicząca** i poinformowała Doktorantkę, że Rada Naukowa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego podjęła dwie uchwały. W pierwszej Rada przyjęła publiczną obronę rozprawy doktorskiej Pani mgr Małgorzaty Szymson, a następnie w drugiej uchwale Rada, działając na podstawie obowiązujących regulacji ustawowych oraz aktów wewnętrznych obowiązujących w Uniwersytecie Szczecińskim, postanowiła nadać Pani mgr Małgorzacie Szymson stopień naukowy doktora w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie nauki prawne. Podkreśliła, że uchwała ta wchodzi w życie z chwilą jej podjęcia, serdecznie gratulując dr Małgorzacie Szymson.

**Głos zabrała dr Małgorzata Szymson**, która podziękowała wszystkim osobom obecnym podczas obrony, a w szczególności Wysokiej Radzie za docenienie, Promotorom za nieocenione wsparcie, Recenzentom pracy doktorskiej za ciekawe i skłaniające do dalszego rozwoju oceny.

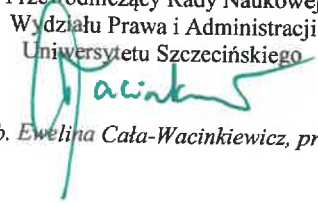
**Głos zabrał Promotor, dr hab. Krzysztof Wesołowski, prof. US**, który pogratulował Pani Doktor. Podkreślił, że jest zachwycony sukcesem swojej doktorantki i trzyma kciuki za to, że nadal będzie jej łączyła teorię z praktyką.

**Głos zabrała Przewodnicząca**, która pogratulowała Panu Promotorowi, podziękowała Recenzentom rozprawy doktorskiej za trud przygotowania recenzji, jak też za udział w dzisiejszym posiedzeniu Rady Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego oraz wszystkim zebranym, a następnie - wobec wyczerpania porządku obrad - zamknęła posiedzenie Rady.

Protokolant

  
mgr Dariusz Zagrodzki

Przewodniczący Rady Naukowej  
Wydziału Prawa i Administracji  
Uniwersytetu Szczecińskiego

  
dr hab. Ewelina Cała-Wacinkiewicz, prof. US

Załącznik:

1. autoreferat.

*Nemach*