

Ms. 3.08.2023  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu  
Wydział Prawa i Administracji  
ul. Władysława Bojarskiego 3, 87-100 Toruń  
tel. 566114122  
(1961)

*Wojciech Morawski*  
Przewodniczący  
Rady Dyscypliny Nauk Prawne

Szczecin, dnia 23 lipca 2023 r.  
dr hab. Wojciech Morawski, prof. UMK

Dr hab. Krzysztof Wesołowski, prof. US

Rada Dyscypliny Naukowej  
Wydziału Prawa i Administracji  
Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika  
w Toruniu

**Recenzja poprawionej pracy doktorskiej mgr. Patryka Cioka nt. *Odpowiedzialność przewoźnika w unimodalnym i multimodalnym przewozie towarów*, napisanej pod kierunkiem promotora dr. hab. Konrada Zacharzewskiego, prof. ALK i promotora pomocniczego dr Aleksandry Sikorskiej-Lewandowskiej**

### **1. Podstawa sporządzenia recenzji**

Niniejsza recenzja sporządzona została na podstawie uchwały Rady Dyscypliny Naukowej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu z 30 maja 2023 r.

Przewód doktorski toczy się według przepisów ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (t.j. Dz. U. 2016, poz. 882) w zw. z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 1 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. 2018, poz. 1699) oraz rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzenia czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. 2018, poz. 261).

### **2. Tytuł dysertacji i tematyka opracowania**

Tytuł dysertacji *Odpowiedzialność przewoźnika w unimodalnym i multimodalnym przewozie towarów* pozostał niezmienny. Poprzednio wyrażona przez mnie uwaga, że tytuł można było sformułować w krótszy sposób, tj. bez wymieniania przewozów unimodalnych i multimodalnych, pozostaje aktualna, choć przy nowej strukturze pracy, w której kwestia odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego została jeszcze bardziej uwypuklona, traci na znaczeniu.

Jak zaznaczyłem we wcześniejszej recenzji, problematyka objęta tematem pracy jest doniosła zarówno z teoretycznego, jak i praktycznego punktu widzenia. Dodać należy, że dotychczasowe opracowania poświęcone odpowiedzialności przewoźnika dotyczą z reguły regulacji obowiązujących w poszczególnych gałęziach transportu (wyjątek stanowi monografia M. Steca *Odpowiedzialność cywilne przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*, Kraków 1993, jednak liczy ona już 30 lat). Doktorant omawia w poprawionej wersji dysertacji problematykę odpowiedzialności przewoźnika przesyłek w sposób kompleksowy, co pozwala mu nie tylko na dokonanie prawidłowej wykładni analizowanych przepisów, ale także na porównanie rozwiązań w nich zawartych i sformułowanie uwag *de lege ferenda*.

### 3. Ogólna ocena pracy

Przedstawiona obecnie do zaopiniowania praca została gruntownie poprawiona i przemodelowana. Autor uwzględnił w swoich rozważaniach wszystkie podstawowe rodzaje transportu i odpowiadające im regulacje krajowe i międzynarodowe, uzupełniając w stosunku do pierwotnej wersji pracy także o żeglugę śródlądową. Pomiął, w sposób całkowicie świadomy i uzasadniony, przewozy pocztowe.

Doktorant w sposób zasadniczy zmienił strukturę pracy a tym samym – podejście do tematu. Zrezygnował z oddzielnego omawiania w kolejnych rozdziałach unormowania odpowiedzialności przewoźnika w poszczególnych aktach prawnych. Skoncentrował się natomiast na głównych elementach konstruujących odpowiedzialność przewoźnika, tj. przesłankach odpowiedzialności, przyczynach zwalniających od odpowiedzialności, ciężarze dowodu, ustaleniu wysokości odszkodowania. Omówił je łącznie w odniesieniu do poszczególnych regulacji i tym samym - porównawczo. Pozwoliło to na wyeliminowanie powtórzeń, które – ze względu na podobieństwo niektórych omawianych unormowań – przy poprzednim ujęciu zagadnienia były nieuniknione.

Nowe ujęcie zagadnienia pozwoliło Autorowi na pełniejszą identyfikację różnic występujących w poszczególnych regulacjach odpowiedzialności przewoźnika, jak również na udzielenie odpowiedzi na pytanie, które z nich są uzasadnione odmiennymi technologicznymi przewozu, a które wynikają z rozwoju historycznego poszczególnych regulacji lub innych uwarunkowań (a co za tym idzie – są możliwe do wyeliminowania). Jednocześnie udzielenie odpowiedzi na powyższe pytanie, pozwoliło na pełniejszą ocenę

rozwiązań właściwych dla przewozów multimodalnych oraz sformułowanie wniosków *de lege ferenda*, których w pierwotnej wersji pracy nie było.

Autor słusznie też zrezygnował z odrębnego omawiania problemów niemieszczących się ściśle w zakresie tematu dysertacji (kwestii zabezpieczenia możliwości dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika, przedawnienia roszczeń i problematyki ubezpieczeń), ograniczając się w tym zakresie do uwag niezbędnych dla zrozumienia twierdzeń mieszczących się ściśle w temacie pracy.

Zmiany powyższe w znaczący sposób podniosły merytoryczny poziom dysertacji. Praca przestała mieć w swojej zasadniczej mierze charakter opisowy (sprawozdawczy), nabrała naukowego znaczenia.

Treść pracy wskazuje, że Autor swobodnie porusza się na gruncie prawa cywilnego, w szczególności przewozowego. W pracy nie zauważyłem istotniejszych błędów merytorycznych. W poprawionej wersji pracy usunięte zostały wszystkie wytknięte w poprzedniej recenzji błędy merytoryczne, językowe i formalne. Praca przygotowana jest z należytą starannością.

Niewątpliwym wkładem Autora w rozwój polskiej cywilistyki jest prawoporównawcze przedstawienie aktualnie obowiązujących regulacji w zakresie odpowiedzialności przewoźnika przewożącego przesyłki oraz wskazanie, które z różnic są wynikiem odmienności technologicznych w poszczególnych gałęziach transportu, a które z nich mają inny charakter, a tym samym możliwe są w przyszłości do usunięcia.

Istotnym wkładem w rozwój nauki prawa jest także przedstawienie kwestii wynikających z umowy przewozu multimodalnego. Problematyka ta w ostatnich latach nie była w Polsce przedmiotem opublikowanych opracowań monograficznych (na wydanie oczekuje obecnie książka dr. Daniela Dąbrowskiego, z którą jednak Doktorant siłą rzeczy nie mógł się zapoznać). Ostatnia opublikowana monografia poświęcona tej problematyce (Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym*, Toruń 1989), odnosi się do konwencji międzynarodowej regulującej ten typ umowy, która nie weszła w życie (i zapewne już nie wejdzie) i z natury swojej – nie uwzględnia zmian w prawodawstwie, dotyczących tego rodzaju umowy, które miały miejsce w ostatnich dekadach.

Część poświęconą przewozom multimodalnym Autor wzbogacił m.in. o uwagi dotyczące możliwości zastosowania konwencji unimodalnych do umów przewozu

multimodalnego, co biorąc pod uwagę brak konwencji międzynarodowej regulującej ten typ umowy było ze wszech miar potrzebne.

#### **4. Cel pracy; tezy badawcze**

Autor dokonał rewizji celów naukowych pracy oraz sformułował tezy badawcze (czego w poprzedniej wersji dysertacji zabrakło).

Obecnie cel pracy sformułowany został w sposób następujący: „podjęcie badań dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika ładunkowego w przewozie międzynarodowym oraz krajowym, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Samo sformułowanie nie grzeszy poprawnością (podjęcie badań nie może być celem samym w sobie). Na szczęście Autor dokonał doprecyzowania tego ogólnego celu, wyróżniając kilka problemów i celów szczególnych: „Celem podjętej analizy porównawczej w tym obszarze będzie zbadanie różnic i podobieństw regulacji z analizowanych obszarów odpowiedzialności przewoźnika pod tym kątem, na ile uzasadnione są występujące między nimi różnice, w szczególności z punktu widzenia specyfiki danego rodzaju przewozu, i w konsekwencji, czy ich zniwelowanie mogłoby być uzasadnione i możliwe”. Autor wskazuje obszary badawcze, objęte tak sformułowaniem celem (przesłanki odpowiedzialności przewoźnika unimodalnego: ujęcie szkody, związku przyczynowego i czasowego z przewozem, a także przesłanki odpowiedzialności za inne osoby, ustalenie wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika, okoliczności uwalniające przewoźnika od odpowiedzialności, rozłożenie ciężaru dowodu).

Z kolei jako cel badawczy w zakresie regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego Autor wymienia identyfikację problemów, jakie mogą występować przy tego rodzaju przewozie wskutek daleko idącego zróżnicowania w regulacji odpowiedzialności przewoźnika unimodalnego (mających zastosowanie przy przewozie multimodalnym) oraz odpowiedź na pytanie, czy (przynajmniej teoretycznie) możliwe i potrzebne byłoby ujednoczenie regulacji poszczególnych reżimów odpowiedzialności przewoźnika towarowego oraz tym samym – zniwelowanie problemów związanych z regulacją odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego.

Autor podjął też próbę sformułowania uwag *de lege ferenda* co do pożądaných kierunków zmian regulacji odpowiedzialności przewoźnika, w szczególności zmierzających do ujednoczenia poszczególnych reżimów odpowiedzialności przewoźnika.

Niezależnie od celów, Autor sformułował dwie zasadnicze tezy badawcze, a mianowicie:

- 1) „różnicowanie regulacji poszczególnych rodzajów regulacji odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika towarowego jest rzeczywiście potrzebne w pewnych obszarach m.in. ze względu na różnice technologiczne między środkami przewozu”;
- 2) „w obszarach, w których występujące różnice nie wydają się uzasadnione, możliwe i zasadne byłoby rozważenie ujednoczenia regulacji odpowiedzialności przewoźnika. Mogłoby mieć to bowiem pozytywny wpływ pod względem istniejących obecnie problemów z regulacją odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego, choć nie w każdym przypadku takie ujednoczenie byłoby rzeczywiście możliwe lub zasadne”.

Pominąwszy pewne nieścisłości stylistyczne uważam, że zarówno przyjęte cele badawcze, jak i tezy badawcze są prawidłowe.

## **5. Metoda badawcza**

Podstawową metodą zastosowaną w pracy pozostała metoda dogmatyczna odnosząca się do aktów prawa krajowego (zwłaszcza Kodeksu cywilnego, Kodeksu morskiego, ustawy – Prawo przewozowe) oraz konwencji międzynarodowych, zarówno wiążących Polskę, jak i będących w orbicie zainteresowania ze względu na możliwość związania się nimi przez Polskę w przyszłości (Reguły Hamburskie, Reguły Rotterdamskie, konwencja budapeszteńska - CMNI).

W nowej wersji pracy zyskała jednak na znaczeniu metoda komparatystyczna. Dotyczy ona nie tylko porównywania polskich przepisów do zawartych w konwencjach międzynarodowych oraz postanowień poszczególnych konwencji międzynarodowych między sobą. Autor przybliży też czytelnikowi unormowania obowiązujące w innych państwach (Niemcy, Hiszpania, Chiny, Japonia, USA). Utrzymana też została – choć w ograniczonym zakresie - metoda historyczna, odnosząca się przede wszystkim do genezy poszczególnych aktów normatywnych.

Wybór metod i sposób posługiwania się nimi jest prawidłowy.

## **6. Warsztat naukowy**

W stosunku do pierwotnej wersji pracy warsztat naukowy uległ wzbogaceniu. Autor dotarł do niemal wszystkich polskojęzycznych opracowań mających związek z omawianymi zagadnieniami, zarówno starszych, sprzed kilkudziesięciu, jak i współczesnych. Uwzględnił także reprezentatywne opracowania zagraniczne.

Oprócz literatury w zadowalającym stopniu uwzględnione zostało także orzecznictwo – krajowe i zagraniczne. Szkoda jednak, że Autor nie pokusił się o zrobienie wykazu cytowanych orzeczeń.

## **7. Język dysertacji; formalna strona pracy**

Autor posługuje się poprawnym językiem prawniczym. Wywód jest klarowny i logiczny. Doktorant podjął się też uporządkowania na potrzeby pracy zróżnicowanej terminologii, którą posługują się przepisy regulujące umowę przewozu, co niewątpliwie – biorąc pod uwagę naukowy charakter opracowania – zasługuje na uznanie.

Poprawiona praca nie zawiera już istotnych błędów językowych, choć zdarzają się potknięcia, głównie stylistyczne. Nie do końca Doktorant wyzbył się też nawyku wyrażania tej samej myśli w dwóch kolejnych zdaniach, inaczej sformułowanych. O ile w języku mówionym jest to przydatne dla lepszego dotarcia do świadomości odbiorców, w tekście pisanym – zbędne. Podobnie, kierując się prawdopodobnie potrzebą zapewnienia jasności wyводу, Autor często przypomina uprzednio już podane informacje. Choć nie są to powtórzenia tego samego tekstu, w moim przekonaniu taki zabieg jest, co do zasady, zbędny.

Nie zgłaszam też zastrzeżeń do formalnej strony pracy. Jak zaznaczyłem przygotowana została w sposób staranny. Zauważone przez mnie błędy są nieliczne (np. błędne oznaczenie roku uchwalenia ustawy – Prawo pocztowe) i nie rzutują na ogólną ocenę pracy także i pod tym względem.

## **8. Układ pracy**

Jak wspomniałem, układ pracy został gruntownie zmieniony. Obecnie praca w swojej merytorycznej części składa się z Uwag wstępnych, ośmiu rozdziałów (poprzednio było ich pięć) i Uwag końcowych. Ponadto zawiera Spis treści i Wykaz skrótów (przed Uwagami wstępnymi) oraz Bibliografię (na końcu opracowania). Nie zawiera wykazu powoływanych orzeczeń ani wykazu linków do stron internetowych powoływanych (dość często) w pracy.

W *Uwagach wstępnych* Autor uzasadnił wybór tematu pracy, wskazał na gałęziowy rozwój prawa przewozowego, określił zakres badań objętych pracą, cel dysertacji, określił układ pracy i metody badawcze.

Rozdział I. zatytułowany *Regulacje normatywne odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika towarowego w zakresie poszczególnych rodzajów transportu* w swojej zasadniczym kształcie nie uległ zmianie. W pierwszej części rozdziału omówiono źródła prawa międzynarodowego, w drugiej – prawa krajowego. Biorąc pod uwagę istotny wpływ konwencji międzynarodowych na treść obowiązującego prawa krajowego, taka kolejność prezentacji jest uzasadniona.

Kolejnym rozdziałom Autor nadał nowe tytuły i zawarł w nich odmienną od pierwotnej treść. Rozdział II obecnie zatytułowany *Przesłanki odpowiedzialności unimodalnego przewoźnika przesyłek w prawie międzynarodowym i prawie polskim*. W rozdziale tym Autor odnosi się porównawczo do poszczególnych przesłanek odpowiedzialności przewoźnika – szkody, związku przyczynowego i czasowego z przewozem, omawia rolę winy, oraz czynności zmierzających do „zabezpieczenia możliwości dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika”. W rozdziale tym Autor zawarł także uwagi dotyczące przesłanek odpowiedzialności przewoźnika za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu zobowiązania. Rozdział zakończony jest dwoma jednostkami redakcyjnymi (podrozdziałami) zatytułowanymi *Podobieństwa i różnice w zakresie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika* i *Ocena zasadności różnic w regulacji przesłanek odpowiedzialności przewoźnika w poszczególnych regulacjach normatywnych* w których Autor dokonał podsumowania analizy zawartej w rozdziale i określił, które ze stwierdzonych różnic – jako niewynikające z uwarunkowań technologicznych – w przyszłości mogłyby być usunięte.

Podobną strukturę przyjęły rozdziały III – V, poświęcone kolejno: okolicznościom zwalniającym przewoźnika od odpowiedzialności, ustaleniu wysokości odszkodowania oraz ciężarowi dowodu w procesach odszkodowawczych (niezbyt szczęśliwie ujęte jako „ciężar dowodu w odpowiedzialności”). Także i w tym przypadku podobnie nazwane podrozdziały, jak w przypadku rozdziału II, kończą rozważania tych rozdziałów. Zawarte są w nich podsumowania i wnioski wynikające z bardziej szczegółowej analizy przepisów.

Kolejne dalsze rozdziały (VI i VII) poświęcone są odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego i stanowią rozwinięcie materii zawartej w pierwotnej wersji pracy w

rozdziale IV. W rozdziale VI, poza uwagami wstępnymi, Autor omówił następujące problemy:

- 1) genezę i potrzebę regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego,
- 2) typy rozwiązań normatywnych odpowiedzialności przewoźnika w przewozie multimodalnym,
- 3) próby stworzenia konwencji o zasięgu powszechnym regulującej przewóz multimodalny.

Z kolei w rozdziale VII omówione zostały rozwiązania normatywne regulacji odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego występujące w prawie międzynarodowym i krajowych porządkach prawnych. W poszczególnych podrozdziałach Autor omawia:

- 1) regulacje odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego na poziomie regionalnym;
- 2) rozwiązania normatywne na poziomie krajowym;
- 3) postanowienia unimodalnych konwencji przewozowych dotyczące przewozu multimodalnego obowiązujące w Europie;
- 4) relacje między regułami rotterdamskimi a unimodalnymi konwencjami przewozowymi na gruncie przewozu multimodalnego;
- 5) rolę *lex mercatoria* w przewozie multimodalnym.

Rozdział kończą uwagi zawierające ocenę dotychczasowych regulacji.

Ostatnią część pracy tworzy rozdział VIII zawierający ocenę regulacji przewoźnika przesyłek (niezbyt szczęśliwie nazywanego w tytule podrozdziału i czasem w innych częściach pracy „przewoźnikiem towarowym”) oraz postulaty *de lege ferenda*.

W rozdziale tym Doktorant rozważył możliwość i zasadność ujednolicenia reguł odpowiedzialności przewoźników przesyłek w prawie polskim, określił „kompatybilność” polskich regulacji z unormowaniami konwencyjnymi. Uwagi *de lege ferenda* zostały odniesione do kolejnych problemów omówionych w pracy i według tego kryterium podzielone na poszczególne podrozdziały.

Nowy układ pracy jest nie tylko spójny i logiczny, ale także pozwolił zrealizować zakładane cele pracy.

## **9. Ocena merytoryczna dysertacji**

Ocena obecnie przedstawionej, poprawionej wersji pracy wypada pozytywnie. Już w poprzednio sporządzonej recenzji zawarłem stwierdzenie, że praca nie zawiera istotnych błędów merytorycznych. Stwierdzenie to pozostaje aktualne. Zdarzają się wprawdzie



nieliczne nieprecyzyjne stwierdzenia, jak choćby uwaga na str. 46 o następującej treści „Dla uwolnienia się od odpowiedzialności przewoźnik w ramach reżimu k.c. musiałby wykazać, że dochował należytej staranności w rozumieniu art. 473 k.c. jak również, że szkoda wystąpiła wskutek niezawinionych przez niego okoliczności”. Pomijając błędne przywołanie art. 473 k.c. zamiast poprzedzającego go art. 472 k.c., przytoczone zdanie można zrozumieć w ten sposób, że kwestię winy Autor lokuje poza brakiem należytej staranności, podczas, gdy właśnie brak ten, zgodnie z dominującym poglądem, traktowany jest jako вина dłużnika.

W poprawionej pracy usunięta została słabość pierwotnej wersji w postaci ogólnikowości wywodu. Przyjęty sposób analizy pozwolił Autorowi dostrzec wiele kwestii problematycznych występujących przy stosowaniu poszczególnych przepisów. Doktorant zajmuje co do nich własne stanowisko, z reguły nie budzące zastrzeżeń.

Pewien niedosyt budzi niedostrzeżenie w pracy koncepcji winy własnej, występującej na gruncie prawa morskiego, jak również znaczenia dla odpowiedzialności przewoźnika morskiego problemu niedołożenia należytej staranności przy zapewnieniu zdolności żeglugowej statku. Kwestia jest o tyle istotna, że jak się przyjmuje w nauce prawa i orzecznictwie, w przypadku niedochowania należytej staranności przez przewoźnika w tym zakresie, nie może on powoływać się na wymienione w ust. 2 art. 4 reguł haskich przypadki zwalniające go z odpowiedzialności.

Najbardziej interesująca wydaje się część poświęcona przewozom multimodalnym. Autor słusznie przyjmuje, że w prawie polskim umowa przewozu multimodalnego powinna być kwalifikowana jako umowa przewozu a nie jako osobna kategoria umowy nienazwanej. Niewątpliwym wkładem do polskiej doktryny prawa są uwagi poświęcone regulacji umowy przewozu multimodalnego w obcych systemach prawnych, w tym unormowaniom na poziomie regionalnym. Cenne także są uwagi dotyczące zastosowania konwencji unimodalnych do przewozów multimodalnych oraz wzajemnych relacji pomiędzy Regulami rotterdamskimi a unimodalnymi konwencjami przewozowymi.

Trafne są m.zd. sformułowane przez Autora uwagi *de lege ferenda*. Tu jednak należy poczynić pewne zastrzeżenie. Uwagi te, w zakresie dotyczącym krajowej regulacji umowy przewozu, Autor odniósł do obecnego stanu regulacji, polegającego na unormowaniu tej umowy w sposób ramowy w Kodeksie cywilnym oraz występowaniu szeregu regulacji pozakodeksowych, mających, w założeniu gałęziowy charakter. Założenie to zostało jednak zniweczone wskutek nowelizacji z 1994 r., która także ustawie – Prawo przewozowe nadała ogólny (ponadgałęziowy) charakter, poprzez zaniechanie wskazania konkretnych gałęzi

transportu przy określaniu zakresu jej zastosowania. Spowodowało to wielopoziomowość regulacji umowy przewozu, osłabiło rolę Kodeksu cywilnego w tym zakresie. Taki stan rzecz jest wysoce niezadowolający i w nauce prawa zgłaszane są od lat postulaty zmiany. Osobiście jestem zwolennikiem poszerzonej regulacji w Kodeksie cywilnym z odesłaniem w zakresie odpowiedzialności do konwencji międzynarodowych wiążących Polskę. Taka technika zastosowana jest już w przypadku przewozów lotniczych (art. 208 Prawa lotniczego).

Oczywiście kwestia metody regulacji umowy przewozu w prawie krajowym nie jest przedmiotem dysertacji doktorskiej mgr. Patryka Cioka, stąd też trudno czynić mu zarzut z faktu, że sformułowania wniosków *de lege ferenda* nie poprzedził dokonaniem wyboru metody regulacji oraz miejsca unormowania odpowiedzialności przewoźnika. Uwaga ta zmierza jednak do pokazania z jak trudną materią Doktorant musiał się zmierzyć oraz do uświadomienia, że nawet w pełni zasadne wnioski co do treści przyszłej regulacji mogą okazać się bezprzedmiotowe w przypadku wyboru przez ustawodawcę innej niż zakładana w pracy metody i miejsca regulacji umowy przewozu.

#### **10. Wniosek końcowy**

Biorąc pod uwagę ww. uwagi, uważam że praca p. mgr. Patryka Cioka pod tytułem *Odpowiedzialność przewoźnika w unimodalnym i multimodalnym przewozie towarów* w obecnym, poprawionym kształcie spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim w art. 13 ust. 1 ustawy z 1 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (t.j. Dz. U. 2016, poz. 882) w zw. z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 1 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. 2018, poz. 1699). Stanowi oryginalne rozwiązanie podjętego problemu naukowego, wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie naukowej *Prawo* oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. W związku z tym wnoszę o dalsze procedowanie celem nadania mgr Patrykowi Ciokowi stopnia naukowego doktora.

Ryszard Wesolowski