

dr hab. Marek Salamonowicz, prof. ucz.
Katedra Prawa Cywilnego
Wydział Prawa i Ekonomii
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego
w Bydgoszczy

Bydgoszcz, 27 lip



PODPIS ZAUFANY
Marek
SALAMONOWICZ
27.07.2026 22:41:19 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Podpis elektroniczny/certyfikat został usunięty podczas anonimizacji dokumentu.

Recenzja w postępowaniu habilitacyjnym **dr Dominiki Wetoszki**

1. Podstawa prawna recenzji w postępowaniu habilitacyjnym.

Niniejsza recenzja została sporządzona na podstawie Uchwały nr 73/2026 Rady Dyscypliny Nauki Prawne Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 25 maja 2026 roku w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu w sprawie nadania dr Dominice Wetoszcze stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauki prawne. Zgodnie z treścią art. 221 ust. 8 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.). Obowiązkiem recenzenta jest, w terminie 8 tygodni od dnia doręczenia wniosku, ocena, czy osiągnięcia naukowe osoby ubiegającej się o stopień doktora habilitowanego odpowiadają wymaganiom określonym w art. 219 ust. 1 pkt 2 i przygotowanie recenzji.

Zgodnie z art. 219 ust. 1 przytoczonej wyżej ustawy, stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która: 1) posiada stopień doktora; 2) posiada w dorobku **osiągnięcia naukowe** albo artystyczne, **stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny**, w tym co najmniej: a) 1 monografię naukową (...); 3) wykazuje się **istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni**, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

2. Data uzyskania stopnia doktora oraz nazwę jednostki organizacyjnej, w której stopień ten był nadany.

Stopień naukowy doktora nauk prawnych został Habilitantce nadany uchwałą nr 48/2016 Rady Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 16 maja 2016 roku na podstawie rozprawy doktorskiej pt. „*Actio in rem a ograniczenie odpowiedzialności w prawie morskim*”. Praca została napisana pod opieką promotora prof. dr hab. Jerzego Młynarczyka.

3. Informacja, czy kandydat ubiegał się uprzednio o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że Pani dr Dominika Wetoszka nie ubiegała się wcześniej o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

4. Przebieg pracy naukowo zawodowej, miejsce pracy, zajmowane stanowiska.

W ramach szkolnictwa wyższego, Habilitantka zajmuje od 2022 roku stanowisko adiunkta w Katedrze Prawa Morskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Wcześniej zajmowała stanowisko adiunkta w Katedrze Prawa Cywilnego Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni. Realizowała także zajęcia dydaktyczne w ramach Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku.

Po odbytej aplikacji adwokackiej i pozytywnie zdanym egzaminie adwokackim, Habilitantka została wpisana na listę adwokatów na podstawie uchwały Okręgowej Rady Adwokackiej w Gdańsku nr 06/10/2013 z dnia 07 października 2013 roku. Z kolei, uchwałą nr 824/2022 z dnia 31 sierpnia 2022 roku Krajowa Rada Sądownictwa przedstawiła wniosek o powołanie do pełnienia urzędu na stanowisku sędziego Sądu Okręgowego w Gdańsku. W konsekwencji Habilitantka pełni funkcję Sędziego Sadu Okręgowego w Wydziale Cywilnym Sądu Okręgowego w Gdańsku.

5. Tytuł osiągnięcia naukowego, stanowiącego podstawę ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne habilitantka wskazała monografię naukową zatytułowaną: „**Umowa o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych**”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2025, ISBN 978-83-8411-517-6, ss. 504, w ramach serii: Monografie Prawnicze C. H. Beck. Wydawnictwo to jest ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z odrębnymi przepisami.

6. Dane naukometryczne.

Na podstawie załączonego wykazu osiągnięć naukowych oraz autoreferatu, dane naukometryczne dorobku dr Dominiki Wetoszki na dzień wszczęcia postępowania habilitacyjnego przedstawiają się następująco. W dyscyplinie nauki prawne **parametr Impact Factor** nie jest powszechnie używany, w wykazie widnieje adnotacja: brak. **Sumaryczna punktacja ministerialna** (MNiSW/MEiN) wynosi łącznie: 1527 punktów. Dorobek po uzyskaniu ostatniego

awansu naukowego (stopnia doktora w 2016 r.): 1497 punktów. Z kolei, dorobek przed uzyskaniem stopnia doktora: 30 punktów. W odniesieniu do liczby cytowań, ich liczba według bazy Google Scholar: 17 cytowań (wszystkie 17 to cytowania bez autocytowań) – według danych podanych w wykazie, z kolei według ustaleń recenzenta obecnie w bazie Google Scholar od 2019 roku widnieje 10 cytowań, zaś h-indeks wynosi 2. Według bazy ERIH PLUS: 1 cytowanie. Według bazy Google Scholar: 2. Według baz Web of Science oraz Scopus: 0.

7. Informacje o liczbie publikacji naukowych, monografii, rozdziałów w monografiach autorstwa lub współautorstwa kandydatki.

Dane po uzyskaniu ostatniego awansu naukowego (doktorat – 16 maja 2016 r.): Autorka wyraźnie wyodrębniła w wykazie. Zdecydowana większość jej dorobku punktowego (1497 z 1527 pkt) została wypracowana po uzyskaniu stopnia doktora. Według danych przedstawionych w Autoreferacie, poza monografią stanowiącą podstawę przewodu habilitacyjnego Pani doktor Dominika Wetoszka jest autorką **48 publikacji naukowych**, w tym jednej monografii: *„Dochodzenie roszczeń morskich w świetle zasady ograniczenia odpowiedzialności w stosunkach żeglugowych”*, C.H. Beck 2019. Spośród 29 publikacji zakwalifikowanych przez Habilitantkę jako artykuły, 12 to artykuły naukowe opublikowane w recenzowanych czasopismach naukowych. Liczba ta znajduje potwierdzenie w Bazie Wiedzy Uniwersytetu Gdańskiego. W przedstawionym przez Habilitantkę wykazie, 8 pozycji można zakwalifikować jako rozdziały w monografiach. Natomiast według Bazy Wiedzy Uniwersytetu Gdańskiego dorobek habilitantki obejmuje 32 rozdziały w monografiach. Wynika to z faktu, że zaliczono tu fragmenty z 6 pozycji z serii pisma procesowe na przykładach i wzorach oraz współautorstwo 4 tomów podręcznika dla aplikantów, jak również autorstwo i współautorstwo 8 haseł w leksykonie naukowym.

Habilitantka jest współautorką dwóch komentarzy: Ustawa o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych: komentarz, Puskarski Jakub, Pyć Dorota, Wetoszka Dominika: *Krótkie Komentarze Becka*, 2023, Warszawa, Wydawnictwo C.H. Beck, 259 s., ISBN 978-83-8356-063-2 oraz Ustawa o prawie pomocy w postępowaniu w sprawach cywilnych: komentarz, Wetoszka Dominika, Rydlichowski Maciej: *Komentarze praktyczne*, 2013, Warszawa, LexisNexis Polska, 87 s., ISBN 978-83-7806-767-2. Ponadto w dorobku ma 9 redakcji naukowych oraz autorstwo jednej recenzji rozprawy doktorskiej.

8. Informacja o najważniejszych czasopismach, w ramach których kandydatka publikowała swoje prace naukowe.

Dorobek publikacyjny dr Dominiki Wetoszki (w latach 2013–2017 publikującej pod nazwiskiem Rydlichowska) koncentruje się w renomowanych, punktowanych czasopismach naukowych. Od roku 2016 przedstawiony wykaz obejmuje 12 artykułów naukowych opublikowanych w czasopismach. Jest wśród nich czasopismo o profilu wysoce specjalistycznym tak jak „**Prawo morskie**”, gdzie Autorka publikowała kilkakrotnie, podejmując tematykę umów holowniczych, statusu pilota morskiego, ubezpieczeń w żegludze czy odpowiedzialności za zanieczyszczenia z wraków statków. W dorobku Habilitantki można też znaleźć artykuły naukowe w czasopismach ogólnoprawniczych takich jak: „**Forum Prawnicze**”, w którym Autorka opublikowała m.in. analizę dotyczącą zastosowania sztucznej inteligencji w zrównoważonej żegludze morskiej, czy „**Studia Iuridica Lublinensia**”, „**Gdańskie Studia Prawnicze**”, „**Studia Iuridica Toruniensia**”. Ponadto, należy odnotować publikacje w „Studiach Prawniczych i Administracyjnych” oraz w „Zeszytach Naukowych Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni”. W tym ostatnim periodyku, Habilitantka nie tylko publikowała artykuły (np. o prawach pasażerów czy działalności SAR), ale również pełniła funkcje redakcyjne, współredagując m.in. zeszyt „Prawo 7”.

9. Informacja czy kandydat odgrywał wiodącą rolę w ramach powstawania współautorskich prac naukowych.

Spośród wykazanych przez Habilitantkę publikacji naukowych jest ona jedynym autorem w przypadku 12 artykułów naukowych w czasopismach oraz objętych wykazem rozdziałach w monografiach. Na podstawie przekazanego wykazu stwierdzono współautorstwo następujących publikacji, wyłączwszy współredakcje. Są to: 1. Apelacje z prawa gospodarczego na przykładach i wzorach, D. Rydlichowska, J. Gręndzińska, M. Rydlichowski, C.H. Beck 2017 – współautor; 2. Pozwy z prawa gospodarczego na przykładach i wzorach, Rydlichowska, J. Gręndzińska, M. Rydlichowski, C.H. Beck 2016 – współautor. 3. Ustawa o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych. Komentarz, D. Pyć, J. Puskarski, D. Wetoszka, C.H. Beck 2023 – współautor; 4. Pisma w sprawach nieprocesowych na przykładach i wzorach, J. Puskarski, A. Śliwińska, D. Wetoszka, CH. Beck 2021 – współautor; 5. Pisma w sprawach rodzinnych na przykładach i wzorach, K. Maciejewska-Adamiak, J. Puskarski, D. Wetoszka C.H. Beck 2020 – współautor; 6. Apelacje z prawa cywilnego na przykładach i wzorach, D. Wetoszka, M. Derlacz, C.H. Beck 2018 – współautor; 7. Pozwy z prawa cywilnego na przykładach i wzorach, D. Wetoszka, J. Gręndzińska, M. Derlacz, C.H. Beck 2017– współautor.

10. Ocena wskazanego przez kandydata osiągnięcia naukowego.

Analiza formalna i merytoryczna przedstawionego osiągnięcia naukowego

Monografia pod tytułem: „*Umowa o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych*”, została wskazana przez Habilitantkę jako osiągnięcie naukowe stanowiące podstawę ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego. Osiągnięcie to zostało wydane w roku 2025 w powszechnie znanym i prestiżowym Wydawnictwie C.H. Beck. Objętość dzieła liczy 400 stron, przy tym zawiera ono dodatkowo dwa załączniki, stanowiące materiał źródłowy. Pierwszy załącznik, to oryginalny formularz SHIPMAN 2024, zaś drugi, tłumaczenie wskazanego dokumentu na język polski. W bibliografii Autorka ujęła bogaty zbiór pozycji z literatury przedmiotu, w tym szereg pozycji obcojęzycznych, wskazujący na szeroki, międzynarodowy kontekst badawczy. Zebrano także pokaźny wybór orzeczeń oraz źródeł internetowych oraz aktów normatywnych. We wstępie zawarto uzasadnienie tematu, cele, tezę i metodologię. Praca została podzielona na pięć rozdziałów, a każdy z nich kończy się podsumowaniem. Zastosowany podział jest logiczny i spójny. W rozdziale I pod tytułem „Istota zarządzania statkiem morskim, ma miejsce analiza pojęciowa, przede wszystkim „statku” oraz „zarządzania”. Jego objętość liczy przeszło 70 stron. Następnie Autorka podejmuje w rozdziale II rozważania na temat, „Charakter prawny umowy o zarządzanie statkiem morskim”. Należy zauważyć, że jest to najobszerniejszy rozdział pracy, ma przeszło 100 stron i zawiera rozważania dotyczące nie tylko podmiotów występujących w umowie o zarządzanie statkiem morskim, ale również o przedmiocie umowy oraz ustalenie charakteru prawnego umowy przy uwzględnieniu ewolucji wzorców BIMCO – SHIPMAN. W sposób naturalny dalszy wywód dotyczy: obowiązków i praw przedsiębiorstwa armatorskiego – w rozdziale III oraz obowiązków i praw przedsiębiorstwa zarządzającego w rozdziale IV. Objętość każdego z nich wynosi przeszło 60 stron. Logicznym dopełnieniem analizy przeprowadzonej w rozdziałach wyżej wymienionych jest treść rozdziału V. Został on zatytułowany: „Odpowiedzialność za zarządzanie statkiem morskim”. Obejmuje on nie tylko kwestię odpowiedzialności cywilnej, ale także odpowiedzialność administracyjną i karną, związaną z zarządzaniem statkiem morskim. Praca zawiera także zakończenie, w którym zawarto wnioski końcowe.

Przedstawione osiągnięcie pod względem formalnym spełnia wymogi stawiane monografiom naukowym. Praca jest przejrzysta pod względem struktury, została oparta na bogatym i aktualnym materiale źródłowym. Należy także podnieść, że ma ona charakter nowatorski i aktualny, gdyż jest to pierwsze opracowanie na polskim rynku wydawniczym, które zawiera kompleksową analizę umów o zarządzanie statkiem morskim od strony prawnej .

Główny cel badawczy

Autorka jasno i konkretnie sformułowała główny cel badawczy pracy, wskazując, że *„tematem niniejszej rozprawy i jednocześnie podstawowym problemem badawczym jest ocena zasadności powierzenia ship-managerowi zarządzania statkiem przez właściciela na podstawie standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2024.”*, (s. XXIX) W takim ujęciu problem teoretycznoprawny został odniesiony do praktyki gospodarczej i odnotowanego wzrostu znaczenia umów o zarządzanie statkiem morskim i samego zjawiska ship-managementu. Cel główny pracy koresponduje z jej główną tezą, która brzmi: *„powierzenie przez właściciela zarządzania statkiem profesjonalnemu podmiotowi jest dla niego korzystnym rozwiązaniem, zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i ewentualnej odpowiedzialności za eksploatację statku”* (s. XXX).

Poza wskazaniem podstawowego celu badawczego, w pracy określono trzy problemy badawcze, których analiza miała umożliwić osiągnięcie wskazanego celu naukowego. Pierwszy problem obejmuje: *„ustalenia rodzaju i treści stosunku prawnego łączącego strony umowy o zarządzanie statkiem morskim”*(s. XXIX). Drugi z kolei obejmuje analizę *„odpowiedzialności stron w związku z wykonywaniem umowy o zarządzanie statkiem”* (s. XXX). Trzeci problem natomiast odnosi się do *„oceny interesu prawnego i faktycznego oddania statku w zarządzanie oraz ewentualnych korzyści i niebezpieczeństw, na które może narazić się właściciel statku”* (s. XXX).

Odnosząc się do sformułowania celu głównego pracy wypada zauważyć, że „ocena zasadności” powierzenia ship-managerowi zarządzania statkiem jest dość szeroka i zdaje się wykraczać poza ramy nauk prawnych w stronę ekonomiki transportu. Jednak jest to analiza dokonywana przez pryzmat wzorców umownych, przede wszystkim SHIPMAN 2024 oraz reżimów odpowiedzialności. Ponadto, w rozważaniach Autorka świadomie wyłącza z merytorycznych rozważań analizę umowy o zarządzanie załogą na podstawie wzorca CREWMAN. W treści pracy znajdują się odniesienia do zagadnienia zarządzania załogą. Takie zawężenie pola badawczego może utrudniać wyciąganie wniosków o charakterze ogólnym w zakresie oceny zasadności powierzenia zarządzania statkiem morskim. Podobnie, skupienie się w rozważaniach na wzorcach wypracowanych w ramach jednej organizacji międzynarodowej BIMCO mogłoby utrudniać osiągnięcie wskazanego celu. Należy jednak zauważyć, że wzorce BIMCO pełnią rolę pierwszoplanową w obrocie i są uznawane za powszechny i globalny standard kontraktowy pomimo istnienia zbiorów norm technicznych, operacyjnych i jakościowych, takich jak standardy organizacji InterManager, ICS – International Chamber of Shipping - Międzynarodowa Izba Żegluga oraz umowy prywatne. W istocie analiza wzorców BIMCO SHIPMAN jako dominującego elementu współczesnego obrotu w badanym sektorze jest wystarczająca i pozwala na formułowanie wniosków w sferze profesjonalnego zarządzania statkami morskimi.

Analiza poszczególnych rozdziałów

W treści **Rozdziału I** pt. „Istota zarządzania statkiem morskim” omówiono podstawowe pojęcia stanowiące punkt wyjścia do dalszych rozważań prowadzonych w pracy. Są to: „statek morski” oraz „zarządzanie”. Analiza tych pojęć obejmuje wiele aspektów. Autorka nie tylko przedstawia ogólne definicje prawne, ale także koncepcje zarządzania przedsiębiorstwem. Zaletą umiejętnego łączenia dogmatyki prawa z dorobkiem nauk o zarządzaniu jest możliwość lepszego zrozumienia mechanizmów wpływających na rynek żeglugi. Obok interdyscyplinarności, także pogłębiona analiza komparatystyczna definicji statku w ujęciach różnych systemów prawnych, przy uwzględnieniu praktyki stosowania prawa, stanowi wkład dla nauki prawa. Podobnie jak podkreślenie dystynkcji terminologicznych w sferze odmienności „zarządu” i „zarządzania”.

Autorka zajęła stanowisko, iż: *„We współczesnych realiach żeglugowych nie zachodzi zatem konieczność ujednolicenia pojęcia statku morskiego, a opracowanie uniwersalnej definicji wydaje się być wręcz nieosiągalne i zbędne.”* (s. 1). Określiła przy tym dwa kryteria statku morskiego wskazując na przeznaczenie, zamiar właściciela oraz faktyczny sposób eksploatacji. Trafnie zwróciła uwagę na to, że pojęcie statku ma różne znaczenia w zależności od kontekstu np. czy chodzi o bezpieczeństwo morskie, czy odpowiedzialność za zanieczyszczenia, czy przeznaczenie statków. Takie pragmatyczne podejście prezentowane jest także w rozważaniach w rozdziale II w kontekście przedmiotu świadczenia. Zgodzić się należy, że precyzyjne zindywidualizowanie przedmiotu świadczenia zaspokaja potrzeby praktyki, natomiast od strony naukowej próba zaproponowania własnego syntetycznego ujęcia definicji statku morskiego na potrzeby umowy o zarządzanie nie byłaby chyba próżnym wysiłkiem.

Przeprowadzony przez Autorkę podział na zarządzanie wewnętrzne i zewnętrzne jest trafny i dobrze uzasadniony. Pewne kontrowersje związane są z wyodrębnieniem tzw. zarządzania hybrydowego. Habilitantka wyraźnie staje na stanowisku, że *„konceptja nie stanowi hybrydowego zarządzania statkiem, co więcej, takie pojęcie jak hybrydowe zarządzanie statkiem w ogóle nie funkcjonuje i nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości”* (s. 58). Pomimo odnotowanych odmiennych zapatrywań w doktrynie angielskiej, Autorka wskazuje, że przykłady określane jako zarządzanie hybrydowe dotyczą jedynie zakresu i sposobu wykonywania umowy zawartej między armatorem/właścicielem statku a podmiotem zarządzającym (ship-managerem). Rozwiązanie tych problemów kwalifikacyjnych umożliwia lepsze zrozumienie rodzajów zarządzania w kontekście zakresu umowy o zarządzanie statkiem morskim.

Można mieć pewne wątpliwości, czy nie poświęcono zbyt dużej uwagi w rozdziale I teoriom zarządzania przedsiębiorstwem, definicji działalności gospodarczej i strukturom organizacyjnym spółek. Tworzy to z jednej strony solidne tło dla prowadzonych rozważań, a z drugiej może wydawać się nazbyt obszerne z perspektywy prawa morskiego.

Rozdział II zatytułowany „Charakter prawny umowy o zarządzanie statkiem morskim” ma pokaźną objętość, przeszło 100 stron (s. 75–181). Autorka dokonuje w nim kwalifikacji prawnej umowy o zarządzanie statkiem morskim jako umowy nienazwanej o świadczenie usług, do której w oparciu o art. 750 k.c. stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu (s. 78). Trafnie dokonano charakterystyki stosunku zobowiązaniowego jaki powstaje w wyniku zawarcia analizowanej umowy. Wskazano bowiem, że jest to stosunek dwustronnie zobowiązujący, wzajemny, konsensualny, odpłatny i dwustronnie profesjonalny (s. 76). Ponadto, w rozdziale II zawarto prezentację czterech generacji formularza SHIPMAN opracowanych w ramach BIMCO (1988, 1998, 2009 i 2024), słusznie zauważając, że ich treść odzwierciedlała zachodzące zmiany w prawie międzynarodowym. Istotnym elementem rozważań jest także analiza obejmująca podmioty występujące w umowie o zarządzaniu statkiem morskim, tzn. przedsiębiorca żeglugowy (właściciel, armator statku morskiego) oraz przedsiębiorca zarządzający statkiem. Z kolei, ustalenia co do przedmiotu umowy o zarządzanie statkiem morskim dopełniają treść tego rozdziału.

Zgodzić się należy ze stanowiskiem Autorki, że *„bardziej trafne jest uznanie zarządzającego za przedstawiciela bezpośredniego właściciela statku działającego w jego imieniu i na jego rzecz niż za agenta w rozumieniu KC”* (s. 80). Pewne wątpliwości są z kolei związane z wywodami na temat departamentów w spółkach zarządzających statkami morskimi w Anglii, Niemczech, czy Norwegii. Autorka sama wskazuje, że *„Dokonana w tym rozdziale analiza formy organizacyjno-prawnej ship managerów nie ma charakteru prawnego.”* (s. XXXI). Natomiast ma ona w założeniu służyć ustaleniu, jaka forma prawna działalności gospodarczej podmiotów zarządzających jest optymalna. W tych miejscach rozważania skierowane są w stronę nauk o zarządzaniu i powstaje kwestia, czy nie kosztem głębi analizy prawnej. W konsekwencji Autorka ustala, że spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jest właśnie tą optymalną formą: *„najlepszym rozwiązaniem dla świadczenia usług w zakresie zarządzania statkami morskimi są spółki z o.o.”* (s. 173). Jako uzasadnienie wskazano kwestie majątkowe i korporacyjne. Tak dogłębną analizę struktur organizacyjnych podmiotów zarządzających uznać należy za wartościową w sensie poznawczym, natomiast przyznać należy, że są to rozważania o charakterze pozaprawnym.

Na podkreślenie zasługuje jednoznaczne ustalenie przez Autorkę charakteru formularzy wzorcowych BIMCO. W jej ocenie: *„Wzorce umów opracowane przez BIMCO mają charakter nienormatywny i mogą być stosowane przez strony danej umowy na podstawie art. 353(1) KC.”* (s. 82). Podobnie w przypisie 3 na stronie 75, Autorka wskazuje: *„Nie jest to wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 KC, ma on charakter nienormatywny i może być stosowany przez strony umowy na podstawie art. 353(1) KC.”*. Stanowisko to jest dobrze uargumentowane, gdyż wskazano na brak jednostronnego ustalenia przez jedną ze stron tegoż wzorca, są one bowiem ustalane przez organizację międzynarodową. Ponadto, przywołując poglądy prof. M. Dragun-Gerntner, Habilitantka wskazuje na wzorcowe formularze BIMCO jako element *lex mercatoria*, tworzonego

poza ramami państwowymi przez organizacje i środowiska handlowe. Powyższe stanowisko nie zamyka jednak dyskusji nad kwestią adhezyjnego charakteru wzorcowych formularzy BIMCO, kwestii autentyczności tychże wzorców i dopuszczalności umieszczania klauzul dodatkowych.

Treść **Rozdziału III** pt. „Obowiązki i prawa przedsiębiorstwa armatorskiego” (s. 181–246), skoncentrowana jest na analizie pozycji prawnej właściciela/armatora. Jest to studium przede wszystkim obowiązków podmiotu zlecającego zarządzanie statkiem morskim. W szczególności przedstawiono obowiązki o charakterze publicznoprawnym w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją statku i zapobiegania zanieczyszczeniom, a także obowiązki z zakresu ochrony statku. Ukazano przy tym wpływ poszczególnych katastrof jak np. katastrofa promu Herald of Free Enterprise z 1987 r. na kształt regulacji z zakresu odpowiedzialności za bezpieczeństwo eksploatacji statków morskich. W dalszej kolejności, ważną kategorią obowiązków informacyjnych i wstępnych jest zgłoszenie organom administracji państwa bandery przedsiębiorcy zarządzającego, co ma swoje konsekwencje w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo. Omówiono także obowiązki przedsiębiorstwa armatorskiego w zakresie systemu handlu uprawnieniami do emisji, co pojawiło się we wzorach SHIPMAN z 2024 roku. Ponadto, przedstawiono obowiązki w zakresie ubezpieczenia statku oraz członków załogi, a także obowiązek wynagrodzenia i zwrot kosztów poniesionych przez przedsiębiorcę zarządzającego, a także obowiązek gwarancyjny. Ciężar merytoryczny zdecydowanie leży po stronie obowiązków, niemniej w pracy przedstawiono także prawa właściciela/armatora statku wynikające z umowy. Koncentrują się one przede wszystkim na funkcjach kontrolnych: audycie rachunkowości, wglądzie w dokumentację oraz prawie do inspekcji statku. Szczególnie wartościowa dla praktyki prawa jest analiza rodzajów ubezpieczeń morskich oraz mechanizmów finansowania. Zgodzić się należy z zaakcentowaniem obowiązku współdziałania stron w ustalaniu budżetu: *„Strony współpracują przy opracowaniu rocznego budżetu dla zarządzanego statku, pozostającym w dyspozycji zarządzającego, a właściciel ma uprawnienia kontrolne w tym zakresie”* (s. 245).

Rozdział IV pt. „Obowiązki i prawa przedsiębiorstwa zarządzającego (*ship management company*)” (s. 247–308) stanowi niejako drugą część analizy treści stosunku prawnego wynikającego z umowy o zarządzanie statkiem morskim.

Rozważania obejmują m.in. **zarządzanie techniczne**. W tym zakresie podstawowym obowiązkiem przedsiębiorcy zarządzającego statkiem jest zapewnienie zdolności statku do żeglugi w rozumieniu przede wszystkim Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu - ISM oraz Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego – ISPS. Zarządzanie techniczne obejmuje w szczególności kwestię podejmowania decyzji o przeprowadzeniu remontu i konserwacji statku. Z kolei zarządzanie obejmuje rekrutację, szkolenia (zgodnie z konwencją STCW) oraz ubezpieczenia marynarzy.

Pomimo zastrzeżenia Autorki, co do niepodejmowania kompleksowej analizy wzorców CREWMAN, odnosi się ona do tychże wzorców czyniąc wartościowe uwagi porównawcze. Za cenne uznać należy wyjaśnienie różnic pomiędzy wzorcem SHIPMAN a CREWMAN. Otóż w SHIPMAN zarządzający działa jako przedstawiciel właściciela, natomiast w CREWMAN działa on jako agent właściciela statku zleceniodawca i pracodawca załogi. W ocenie recenzenta, praca zyskałaby na wartości, gdyby zawarto w niej szczegółowe zestawienia konkretnych obowiązków rekrutacyjnych czy ubezpieczeniowych z obu wzorców i je porównano. Wszak zdaniem Autorki: *„Zarządzanie załogą odgrywa fundamentalną rolę w procesie zarządzania statkiem. Jak wynika z komunikatu KE, zarządzanie załogą ma znacznie większy udział w branży zarządzania statkami niż zarządzanie techniczne, a oba stanowią łącznie „pełne zarządzanie”, tworząc kompletny wachlarz usług świadczonych przez przedsiębiorstwo zarządzające na rzecz właściciela statku.”*. Dlatego właśnie brak pogłębionej analizy porównawczej ze wzorcem CREWMAN a odniesienie się do niego jedynie na marginesie rozważań pozostawia pewien niedosyt. Na marginesie należy zaznaczyć, że pod względem redakcyjnym paragraf 4 pod tytułem zarządzanie załogą składa się tylko z jednego punktu, jest to raczej rzadko spotykany zabieg, chyba lepiej byłoby wyodrębnić i nazwać pozostałą część paragrafu.

Inną formą zarządzania przedstawioną w rozdziale IV jest zarządzanie komercyjne. Dokonano tu charakterystyki m.in. marketingu statku i negocjowanie, zawieranie i nadzór nad wykonaniem umów czarterowych. Do zalet rozdziału IV należy zaliczyć przedstawienie aktualnej kwestii zarządzania emisjami. Szczegółowo omówiono nowe obowiązki wynikające z systemu EU ETS zawarte w SHIPMAN 2024. Również walor poznawczy należy przypisać wywodom dotyczącym aspektów finansowych, w szczególności opracowywaniu budżetu. Autorka szczegółowo opisuje procesy budżetowe. Ponadto, walor aktualności mają uwagi w zakresie udostępniania danych za pośrednictwem cyfrowej platformy informacyjnej zarządzającego. Rola platform wymiany informacji i danych w międzynarodowym handlu morskim, dostęp do tych danych i zasady ich przetwarzania jest znacząca i zapewne będzie nadal wzrastać.

W treści **Rozdziału V**, pt. „Odpowiedzialność za zarządzanie statkiem morskim (s. 309-395), Autorka podejmuje węzłowe zagadnienia dogmatyczno-prawne, systematycznie omawia poszczególne reżimy odpowiedzialności uwzględniając specyfikę prawa morskiego, w tym umowę o zarządzanie statkiem morskim. Ma miejsce kolejno przedstawienie odpowiedzialności deliktowej, konwencyjnej i kontraktowej, a w dalszej kolejności odpowiedzialność administracyjna i karna. Zgodzić się należy z Autorką, że rozważania zawarte w rozdziale stanowiły „najtrudniejszą część” pracy, a zarazem stanowią jej rdzeń.

Ważnym ustaleniem jest efekt dokonanej analizy art. 435 k.c., w wyniku której Habilitantka stwierdza, że ship-manager nie ponosi odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, jako prowadzący przedsiębiorstwo, gdyż działa w imieniu i na rzecz właściciela jako dzierżyciel, a nie posiadacz.

Cytując fragment: „Nie sposób bowiem uznać, że właściciel, który oddał statek w zarządzanie nadal prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo, skoro wszystkie czynności faktyczne związane z zarządzaniem statkiem wykonywane są przez ship-managera na podstawie umowy o zarządzanie statkiem. Tymczasem zarządzający statkiem nie prowadzi przedsiębiorstwa we własnym imieniu (przedsiębiorstwa w rozumieniu statku morskiego), lecz w imieniu i na rzecz właściciela statku jako dzierżyciel.” (s. 327). Z zastrzeżeniem kilku przedstawionych przez Autorkę przypadków, art. 435 k.c. nie znajdzie szerszego zastosowania zarówno wobec właściciela statku jak i do ship-managera w przypadku umowy o zarządzanie statkiem morskim.

Habilitantka trafnie wskazała na **zjawisko kanalizacji odpowiedzialności właściciela statku** (*channeling of liability*) w sferze tzw. odpowiedzialności konwencyjnej wynikającej przede wszystkim z Konwencji CLC - Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, Konwencji HNS - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę w związku z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych oraz konwencji bunkrowej – tj. Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi. Dogłębna analiza prawna poparta ciekawymi przykładami z orzecznictwa pozwoliła także Habilitantce na ustalenie zakresu odpowiedzialności podmiotu zarządzającego statkiem.

Zasadna jest teza o uprzywilejowanej pozycji zarządzającego statkiem w sferze odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej. Świadczy o tym w szczególności ograniczenie odpowiedzialności określone w klauzuli 19(b)(i) SHIPMAN 2024, która to określa „zasadę wyłączenia jakiegokolwiek odpowiedzialności zarządzającego wobec właściciela z tytułu świadczenia przez niego usług zarządzania statkiem, chyba że dopuścił się on niedbalstwa” (s. 369). Przesłanką pociągnięcia zarządzającego statkiem do odpowiedzialności jest jednak sytuacja, gdy: „szkoda powstała wyłącznie w wyniku zaniedbania, rażącego niedbalstwa lub umyślnego uchybienia zarządzającego, osoby przez niego wyznaczonej, jego pracowników, przedstawicieli lub podwykonawców zatrudnionych przez niego w związku ze świadczeniem usług na rzecz statku” (s. 370). Ponadto, zakres odpowiedzialności zarządzającego statkiem jest ograniczony i nie może przekroczyć dziesięciokrotności rocznego wynagrodzenia z tytułu zarządzania statkiem. Nierzadko będzie to kwota stanowiąca niewielki ułamek wartości statku.

Przychylić się należy do zapatrywania, że dysproporcja w sferze odpowiedzialności jest w pewnej mierze uzasadniona sposobem ustalania wynagrodzenia zarządzającego statkiem. Wszak zarządzający statkiem nie partycypuje w korzyściach z czarteru statku. W tym miejscu wypada sformułować pytanie: Czy z punktu widzenia dogmatyki polskiego prawa cywilnego, tak daleko idące ograniczenie odpowiedzialności odszkodowawczej profesjonalisty za niedbalstwo nie stoi w sprzeczności z naturą stosunku zobowiązaniowego umowy o świadczenie usług? Z jednej strony rozwiązanie to ma charakter pragmatyczny, z drugiej może nie zapewniać pełnego odszkodowania.

Szczególnie interesującym zagadnieniem podjętym przez Habilitantkę jest tzw. **klauzula himalajska** określona w klauzuli 19 (d) SHIPMAN 2024. Rozszerza ona ochronę wynikającą z wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności zarządzającego statkiem na inne podmioty, którymi posługuje się on przy wykonywaniu umowy. W świetle tej klauzuli należy uznać zarządzającego statkiem za działającego w charakterze przedstawiciela w imieniu i na rzecz jego pracowników, podwykonawców, przedstawicieli oraz osób wyznaczonych, a osoby te w przedmiotowym zakresie poczytuje się za strony umowy o zarządzanie statkiem. W konsekwencji są one objęte limitem odpowiedzialności zarządzającego. Klauzula ta zatem zmierza do zapobiegania próbom zwiększania zakresu odpowiedzialności poza ustalony limit. W tej kwestii Autorka ukazała rolę praktyki gospodarczej i precedensowego orzeczenia w sprawie: „*Adler v Dickson*” [1955] 1 QB 158 CA. Wobec powyższego można zadać pytanie, czy i w jakim zakresie klauzula himalajska może być skutecznym środkiem obrony dla podwykonawcy zarządzającego statkiem w przypadku roszczeń deliktowych wniesionych przez osobę trzecią, która nie jest stroną umowy o zarządzanie?

Metodyka.

Aby zbadać znaczenie umowy o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych Autorka w sposób prawidłowy określiła i zastosowała trzy główne metody badawcze. Stosując **metodę dogmatyczno-prawną**, wykorzystano w pracy różne rodzaje wykładni: językową, celowościową, historyczną oraz systemową. Umożliwiło to wnikliwą analizę aktów prawa międzynarodowego, prawa polskiego i angielskiego, uwzględniając dorobek doktryny prawa i orzecznictwo. Praca oparta została na analizie szerokiego spektrum źródeł. W zakresie prawa międzynarodowego m.in.: konwencje SOLAS, MARPOL, MLC, STCW, UNCLOS oraz kodeksy ISM i ISPS. Z kolei w zakresie prawa polskiego: Kodeks morski, Kodeks cywilny, Kodeks spółek handlowych, a także ustawy szczególne jak np. ustawy: o podatku tonażowym czy o bezpieczeństwie morskim. Także przy badaniach orzecznictwa, wykorzystano orzeczenia sądów polskich oraz angielskich. Ustalono precyzyjnie znaczenie pojęć kluczowych dla prowadzonych rozważań naukowych. W pracy zastosowano z powodzeniem **metodę komparatystyczną**, w szczególności ukazano różnice między systemem polskiego prawa cywilnego (kontynentalnym), a systemem prawa *common law*, w zakresie prawa umów i prawa deliktów. Dopełnieniem przeprowadzonej analizy i mocną stroną pracy jest zastosowanie **metody empirycznej**. Obejmowała ona nie tylko analizę poszczególnych wersji wzorców wypracowanych w ramach BIMCO, ale także przedstawiono w pracy rzeczywiste relacje żeglugowe, procesy zachodzące w branży i realia rynkowe.

Strona językowa pracy

O wysokim poziomie warsztatu naukowego Pani dr Dominiki Wetoszki świadczy strona językowa pracy. Umiejętnie użyto polskiego języka prawniczego i skutecznie odniesiono do terminologii angielskiej. Praca jest napisana językiem precyzyjnym, zachowującym przejrzystość wypowiedzi. Sprawnie użyto aparatu pojęciowego z zakresu prawa morskiego, cywilnego, handlowego. Wywód jest spójny i logiczny. Wpływa na to również wprowadzanie angielskiej terminologii branżowej z zachowaniem precyzji terminologicznej i niuansowania jak np. ukazanie różnic pomiędzy zarządem a zarządzaniem, czy ustalenie znaczenia pojęć właściciel, armator, czy „Organizacja” - „*The Company*”. Jasności wyводу służą także wyjaśnienia etymologii poszczególnych pojęć jak np. klauzula himalajska lub słowo „armator”. Mocną stroną pracy jest także ukazanie znaczenia pojęcia statek w różnych kontekstach. Powyższe okoliczności świadczą to o wysokim poziomie znajomości badanej problematyki.

Konkluzja recenzji

Pani doktor Dominika Wetoszka podjęła się ambitnego zadania usystematyzowania problematyki zarządzania statkiem morskim na podstawie umowy, która ma istotne znaczenie dla globalnego transportu morskiego. Do istotnego wkładu w nauki prawne należy zaliczyć analizę wzorca SHIPMAN 2024 i jej wyniki. W szczególności nowatorskie odniesienia do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, czy kwestie cyberbezpieczeństwa, jak również ustalenie charakteru prawnego wzorów BIMCO. Wnikliwa analiza dogmatycznoprawna pozwoliła Autorce na ustalenie charakteru prawnego umowy o zarządzanie statkiem morskim oraz statusu prawnego ship-managera. Rozważania te przedstawiają uporządkowany i kompleksowy obraz relacji prawnych zachodzących w ramach tego dość skomplikowanego stosunku zobowiązaniowego. Co więcej, powyższy obraz został ukazany na niezwykle rozwiniętym tle analizy ekonomiczno-prawnej współczesnych stosunków żeglugowych. Sformułowane uwagi polemiczne odnoszące się do momentami nadmiernie rozbudowanego tła uwag i spostrzeżeń z zakresu nauk o zarządzaniu, nie wpływają na ogólną wysoką ocenę pracy. Świadczą raczej o szerokim horyzoncie badawczym Autorki. Wyczerpująca analiza specyfiki odpowiedzialności deliktowej, konwencyjnej i kontraktowej i jej wyniki stanowią mocny punkt pracy. O wysokim poziomie warsztatu naukowego świadczy sprawność z jaką Autorka porusza się w sferze dorobku polskiej nauki prawa cywilnego w odniesieniu do dorobku angielskiej nauki prawa, wysnuwając szereg spostrzeżeń wnoszących wkład do nauk prawnych i mających praktyczne znaczenie dla międzynarodowego obrotu gospodarczego.

Przedstawiona przez Panią Doktor Dominikę Wetoszkę monografia pt. „Umowa o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych” stanowi osiągnięcie naukowe, stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.).

11. Informacje o spełnieniu przez kandydatkę kryterium dotyczącego wykazania się istotną aktywnością naukową.

Kluczowe aspekty aktywności naukowej Pani Doktor Dominiki Wetoszki obejmują oprócz analizowanego w innych punktach dorobku publikacyjnego także pozostałe kategorie osiągnięć. W zakresie współpracy międzynarodowej i projektów badawczych, należy zauważyć, że Habilitantka jest wykonawcą w międzynarodowym projekcie „BalticBeat” (program Interreg), dotyczącym transformacji energetycznej w regionie Południowego Bałtyku. Ponadto uczestniczy w dwóch kolejnych międzynarodowych projektach naukowych finansowanych przez Polsko-Niemiecką Fundację na rzecz Nauki, dotyczących małych przedsiębiorców oraz niezależności zawodów prawniczych. W zakresie mobilności naukowej, odbyła staż naukowy w Katedrze Eksploatacji Statku Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (2025 r.) pod opieką Prof. dr hab. inż., kpt. ż. w. Zbigniewa Burciu, gdzie badała prawne aspekty statków autonomicznych. Wcześniej, na etapie przygotowywania doktoratu, odbyła staż w amerykańskiej kancelarii Holland & Knight na Florydzie. W kontekście aktywnego udziału w konferencjach naukowych o zasięgu krajowym i międzynarodowym, Habilitantka wygłosiła łącznie 15 referatów naukowych, z czego najistotniejszym osiągnięciem jest udział w II Konferencji Międzynarodowej „Autonomous Transport” (9 grudnia 2025 r.), gdzie Habilitantka wygłosiła referat w języku angielskim pt. *Nautical Fault Exception vs. Maritime Autonomous Transport*. Warto odnotować systematyczne, wielokrotne czynne uczestnictwo w Ogólnopolskich Konferencjach Prawa Morskiego. O uznaniu w środowisku naukowym świadczy fakt, że Habilitantka od 2016 r. jest członkiem Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk.

Konkluzja: Pani Doktor Dominika Wetoszka wykazuje się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej, w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.).

12. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzujących naukę kandydatki do stopnia doktora habilitowanego.

Aktywność dr Dominiki Wetoszki na polu dydaktycznym i organizacyjnym charakteryzuje się ścisłym powiązaniem nauki z praktyką wymiaru sprawiedliwości.

W sferze **osiągnięć dydaktycznych** należy podkreślić, iż od 2022 r. pracuje na stanowisku adiunkta w Katedrze Prawa Morskiego WPiA Uniwersytetu Gdańskiego, prowadząc wykłady i ćwiczenia m.in. z prawa morskiego, morskiego prawa karnego oraz umów w obrocie morskim. Pełniła funkcje promotora łącznie ok. 20 prac dyplomowych (15 magisterskich i 5 licencjackich). Posiada bogate doświadczenie w kształceniu aplikantów adwokackich (Pomorska Izba Adwokacka) oraz radcowskich (OIRP w Gdańsku), prowadząc zajęcia z prawa cywilnego, gospodarczego oraz metodyki konstruowania umów.

W zakresie **osiągnięć organizacyjnych**, w latach 2021–2022 pełniła prestiżową funkcję Kierownika Szkolenia Aplikantów Adwokackich Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku. Była pomysłodawcą i współorganizatorem cyklu konferencji naukowych organizowanych przez Pomorską Izbę Adwokacką we współpracy z uczelniami wyższymi. Sprawowała funkcję redaktora naczelnego Czasopisma Gdański Kwartalnik Adwokacki (2019–2022). Uczestniczyła w pracach komisji egzaminacyjnych Ministerstwa Sprawiedliwości na egzaminach wstępnych i zawodowych dla adwokatów.

Z kolei w **obszarze popularyzacji nauki**, należy zauważyć, że Habilitantka w ramach projektu „BalticBeat” prowadziła działania popularyzatorskie i eksperckie wśród przedstawicieli pomorskich gmin w zakresie transformacji energetycznej. Ponadto, jest współautorką i redaktorką naukową serii podręczników dla aplikantów oraz opracowań wzorów pism procesowych wydawanych przez Wydawnictwo C.H. Beck, co stanowi istotny wkład w popularyzację wiedzy prawniczej.

dr hab. Marek Salamonowicz, prof. ucz.