



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Warszawa, dn. 16 października 2026 r.

Recenzja

osiągnięcia naukowego dr Dominiki Wetoszek

sporządzona w postępowaniu

o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego

Podstawa prawna sporządzenia recenzji

Podstawę sporządzenia recenzji w niniejszym postępowaniu habilitacyjnym stanowi decyzja Rady Doskonałości Naukowej z 18 maja 2026 r. o wyznaczeniu mnie recenzentem w postępowaniu habilitacyjnym p. dr Dominiki Wetoszek, czego efektem było powołanie mnie w skład komisji habilitacyjnej jako recenzenta mocą uchwały nr 73/2026 Rady Dyscypliny Nauki Prawne Uniwersytetu Gdańskiego z 25 maja 2026 r.

Podstawa faktyczna sporządzenia recenzji

Dr Dominika Wetoszek jako osiągnięcie naukowe, o którym mowa w art. 219 ust. 1 pkt 2 ustawy z 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1571) [dalej jako u.s.w.n.], wskazała monografię naukową pt.: „Umowa o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych” (C. H. BECK, Warszawa 2025, ss. 504, przy czym pomijając strony o charakterze technicznym oraz obszerny załącznik w postaci wzoru SHIPMAN 2024, którego załączenie należy uznać za trafne, rozważania merytoryczne obejmują 400 stron).

Zakres merytoryczny recenzji



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Zgodnie z art. 221 ust. 8 u.s.w.n. recenzenci oceniają, czy osiągnięcia naukowe osoby ubiegającej się o stopień doktora habilitowanego odpowiadają wymaganiom określonym w art. 219 ust. 1 pkt 2 u.s.w.n. To w tym przepisie należy zatem poszukiwać kryterium mającego przesądzić spełnienie wymagań dla uzyskania tego stopnia naukowego.

Zgodnie z art. 219 ust. 1 pkt 2 u.s.w.n. stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która posiada w dorobku osiągnięcia naukowe lub artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej: jedną monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a. u.s.w.n.

Powołana norma prawna formułuje dwie przesłanki – formalną i merytoryczną.

Formalna to wydanie monografii przez wydawnictwo ujęte w ministerialnym wykazie. Już w tym momencie należy stwierdzić, że w odniesieniu do recenzowanej monografii jest ona spełniona, ponieważ została wydana przez jedno z dwóch wiodących polskich wydawnictw prawniczych, jakim jest C. H. BECK.

Merytoryczna, to wymagające gruntownej oceny, co jest trzonem niniejszej recenzji, zważenie osiągnięcia naukowego z perspektywy tego, że stanowi nie tylko wkład w rozwój dyscypliny nauki prawne, lecz iż wkład ten jest znaczny. Podkreślenia wymaga zupełnie odmienne ujęcie tej przesłanki w porównaniu z oceną rozpraw doktorskich. W odniesieniu do nich istotne jest przede wszystkim oryginalne rozwiązanie problemu badawczego. Może zatem stanowić ono wkład w rozwój dyscypliny naukowej, jednakże nie musi być to wkład znaczny. Surowsze ujęcie przesłanki oceny osiągnięcia naukowego w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego jest zasadne, ponieważ, po pierwsze, to najwyższy w systemie prawnym stopień naukowy oraz, po drugie, przyznawany jest naukowcom dojrzałym, posiadającym już stopień naukowy doktora, a więc takim, który wkład w rozwój dyscypliny naukowej już niewątpliwie wnieśli.

Poza zakresem recenzji, do oceny przez komisję habilitacyjną, pozostają zatem kwestie wykazywania się przez habilitanta istotną aktywnością naukową albo



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej (art. 219 ust. 1 pkt 3 u.s.w.n.).

Oznacza to zatem, że zakres recenzji ograniczony został przez ustawodawcę do oceny wskazanych we wniosku o nadanie stopnia doktora habilitowanego osiągnięć naukowych. Przyjąć trzeba, że w tym zakresie recenzent jest związany wnioskiem habilitanta. Pozostałe osiągnięcia naukowe (artystyczne) podlegają ocenie w toku posiedzenia komisji habilitacyjnej, co rozgranicza zakres kompetencji przyznanych w postępowaniu habilitacyjnym recenzentowi oraz komisji habilitacyjnej.

Stosując zatem przywołane podstawy prawne, przedmiotem recenzji jest wyłącznie wskazana jako podstawa faktyczna jej sporządzenia monografia pod kątem tego, czy stanowi ona znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk prawnych.

Ocena osiągnięcia naukowego wskazanego przez wnioskodawcę jako podstawa do nadania stopnia doktora habilitowanego

Wybór tematu pracy

Wybór tematu należy ocenić zdecydowanie pozytywnie. Zarządzanie statkiem morskim przez wyspecjalizowany podmiot trzeci jest instytucją o dużym znaczeniu praktycznym, której rola rośnie wraz z profesjonalizacją rynku żeglugowego, rozwojem złożonych systemów bezpieczeństwa, postępującą cyfryzacją oraz nakładaniem na przedsiębiorców coraz liczniejszych obowiązków w zakresie ochrony środowiska, emisji, bezpieczeństwa informacji i ochrony danych. Jest to pierwsze na polskim rynku kompleksowe opracowanie poświęcone zarządzaniu statkiem morskim. Jako podstawowy problem badawczy wskazano ocenę zasadności powierzenia zarządzania statkiem profesjonalnemu ship managerowi, a analizę skoncentrowano na treści SHIPMAN 2024, charakterze stosunku prawnego łączącego strony oraz zasadach ich odpowiedzialności.

Trafnie dostrzeżono przy tym, że problematyki tej nie można ograniczyć do klasycznej analizy cywilnoprawnej. Treść umowy o zarządzanie statkiem jest bowiem w wyjątkowo silnym stopniu determinowana regulacjami bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i pracy na morzu. Autorka słusznie wiąże aktualność tematu także



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

z transformacją cyfrową, rozwojem statków autonomicznych, cyberzagrożeniami oraz niestabilnością geopolityczną oddziałującą na światową żeglugę.

Temat ma jednocześnie znaczenie zarówno teoretyczne, jak i praktyczne. Z perspektywy teorii prawa zobowiązań pojawia się pytanie o kwalifikację umowy nienazwanej obejmującej bardzo szeroki katalog czynności faktycznych i prawnych. Z punktu widzenia praktyki kluczowe jest natomiast ustalenie, jak rozkładają się ryzyka pomiędzy właściciela a zarządzającego oraz jaki jest wpływ ograniczeń odpowiedzialności przewidzianych przez SHIPMAN na rzeczywistą ochronę interesów stron.

Pewne zastrzeżenie można natomiast zgłosić do szerokości tytułu. Sformułowanie „we współczesnych stosunkach żeglugowych” sugeruje wszechstronną analizę znaczenia zarządzania statkiem w całym układzie współczesnego rynku żeglugowego. Tymczasem zasadniczym przedmiotem pracy jest dogmatycznoprawna analiza umowy SHIPMAN 2024 na tle prawa polskiego, z uzupełniającym odwołaniem do prawa angielskiego. Nie jest to wada dyskwalifikująca, lecz tytuł zapowiada nieco szersze ujęcie ekonomiczne, organizacyjne i rynkowe niż to, które ostatecznie zostało przeprowadzone.

Struktura pracy

Struktura monografii jest co do zasady logiczna i podporządkowana przedstawionym problemom badawczym. Praca składa się z pięciu rozdziałów. Rozdział pierwszy poświęcono pojęciom statku morskiego, zarządu i zarządzania, zarządzaniu przedsiębiorstwem, rodzajom zarządzania statkiem oraz poszczególnym kategoriom usług. W rozdziale drugim przedstawiono charakter prawny umowy, kolejne wersje formularza SHIPMAN, podmioty stosunku prawnego i jego przedmiot. Rozdziały trzeci i czwarty dotyczą odpowiednio obowiązków i praw przedsiębiorstwa armatorskiego oraz przedsiębiorstwa zarządzającego. Rozdział piąty obejmuje problematykę odpowiedzialności cywilnej, administracyjnej i karnej. Całość zamyka zakończenie oraz dwa rozbudowane załączniki.



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Zaletą konstrukcji jest przechodzenie od zagadnień ogólnych do szczegółowych: od ustaleń terminologicznych i kwalifikacyjnych, przez treść zobowiązania, aż do odpowiedzialności. Każdy rozdział rozpoczyna się wprowadzeniem i kończy podsumowaniem, co ułatwia śledzenie wywodu. Autorka konsekwentnie przyporządkowuje poszczególne części pracy trzem problemom badawczym: charakterowi stosunku prawnego, odpowiedzialności stron oraz ocenie interesu właściciela w powierzeniu zarządzania podmiotowi zewnętrznemu.

Bardzo dobrym rozwiązaniem jest przedstawienie kolejno wszystkich wersji SHIPMAN. Pozwala to pokazać, że formularz nie ma charakteru statycznego, lecz ewoluuje wraz z rozwojem regulacji międzynarodowych. Dzięki temu analiza SHIPMAN 2024 nie zostaje oderwana od jego genezy i wcześniejszych rozwiązań.

Mniej przekonuje natomiast zakres rozdziału pierwszego. Rozważania dotyczące pojęcia statku, zarządu, przedsiębiorstwa i zarządzania są potrzebne, lecz miejscami stają się zbyt obszerne w stosunku do ich znaczenia dla zasadniczego problemu pracy. Część ustaleń ma charakter podręcznikowy i mogłaby zostać skrócona bez szkody dla podstawowej argumentacji. Dotyczy to zwłaszcza ogólnych rozważań z zakresu nauk o zarządzaniu oraz szczegółowego omawiania cech statku jako rzeczy.

Dyskusyjne jest również rozdzielenie obowiązków przedsiębiorstwa armatorskiego i zarządzającego na dwa odrębne rozdziały. Rozwiązanie to zwiększa przejrzystość z punktu widzenia podmiotowego, lecz utrudnia ukazanie wzajemnego powiązania świadczeń. W przypadku umowy wzajemnej bardziej funkcjonalna mogłaby być konstrukcja oparta na poszczególnych obszarach świadczenia usług – zarządzaniu technicznym, zarządzaniu załogą, zarządzaniu komercyjnym i zarządzaniu emisjami – z jednoczesnym omawianiem obowiązków obu stron w każdym z tych obszarów. Obecne rozwiązanie prowadzi niekiedy do powtórzeń i powoduje, że odpowiadające sobie obowiązki zostają omówione w oddalonych od siebie częściach książki.

Za szczególnie wartościowe należy natomiast uznać załączniki. Udostępnienie formularza SHIPMAN 2024 i jego przekładu na język polski ma samoistną wartość praktyczną.



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Metodologia badań

Autorka deklaruje zastosowanie trzech metod: dogmatycznoprawnej, empirycznej i prawnoporównawczej. Metoda dogmatycznoprawna obejmuje analizę prawa krajowego i międzynarodowego z wykorzystaniem wykładni językowej, systemowej, celowościowej i historycznej. Metoda prawnoporównawcza została wykorzystana przede wszystkim do zestawienia rozwiązań polskich z prawem angielskim, natomiast za przejaw metody empirycznej uznano analizę praktyki stosowania SHIPMAN oraz zmian kolejnych wersji formularza.

Najsilniejszą stroną metodologiczną pracy jest analiza dogmatycznoprawna. Autorka swobodnie porusza się pomiędzy przepisami Kodeksu cywilnego i Kodeksu morskiego, konwencjami międzynarodowymi, regulacjami dotyczącymi pracy na morzu, ochrony środowiska, emisji i ubezpieczeń. Potrafi przy tym ukazać, że treść umowy cywilnoprawnej nie może być wyjaśniona bez uwzględnienia publicznoprawnego otoczenia eksploatacji statku.

Zasadniczo trafne jest także wykorzystanie metody prawnoporównawczej. Formularz SHIPMAN jest instrumentem międzynarodowym, a prawo angielskie odgrywa szczególnie istotną rolę w praktyce kontraktów żeglugowych. Należałoby jednak dokładniej uzasadnić zakres porównania. SHIPMAN 2024 nie odsyła bowiem zawsze i bezwzględnie do prawa angielskiego. Formularz dopuszcza wybór m.in. prawa angielskiego, amerykańskiego, singapurskiego, hongkońskiego albo innego prawa wskazanego przez strony; prawo angielskie i arbitraż londyński stanowią rozwiązanie domyślne w razie niewypełnienia odpowiedniej rubryki. Wybór prawa angielskiego jako głównego punktu odniesienia jest więc uzasadniony jego znaczeniem praktycznym, lecz nie należy przedstawiać go jako prawa immanentnie związanego z każdą umową SHIPMAN.

Najwięcej zastrzeżeń budzi deklarowane wykorzystanie metody empirycznej. Autorka określa ją jako odwołanie do praktyki stosowania umowy i „analizę procesów empirycznych”, lecz w istocie obejmuje ona przede wszystkim analizę kolejnych formularzy SHIPMAN, danych dostępnych na stronach przedsiębiorstw oraz informacji pochodzących z rankingów branżowych. W odniesieniu do przedsiębiorstw zarządzających Autorka wskazuje, że „losowo wybrała kilka” podmiotów z rankingu



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Lloyd's List i na podstawie dostępnych informacji omówiła ich strukturę organizacyjną oraz liczbę zarządzanych jednostek.

Tak przeprowadzone badanie ma wartość ilustracyjną, lecz trudno uznać je za pełnoprawne badanie empiryczne. Nie przedstawiono procedury doboru próby, kryteriów losowania, sposobu weryfikacji danych przekazywanych przez przedsiębiorstwa ani ograniczeń przyjętego materiału. Nie przeprowadzono porównania umów rzeczywiście zawieranych na rynku, wywiadów z ship managerami i armatorami, analizy sporów ani ilościowego zestawienia kosztów zarządzania wewnętrznego i zewnętrznego. Bardziej precyzyjne byłoby zatem określenie tej części jako analizy praktyki rynkowej albo studium przypadków opartego na publicznie dostępnych danych.

Ma to szczególne znaczenie dlatego, że główna teza pracy nie ma charakteru wyłącznie dogmatycznego. Twierdzenie, że outsourcing zarządzania jest dla właściciela ekonomicznie korzystny, wymaga badań ekonomicznych lub co najmniej znacznie bardziej rozbudowanego materiału empirycznego. Analiza norm prawnych i formularza umowy może wykazać sposób rozkładu ryzyk i odpowiedzialności, lecz sama nie wystarcza do udowodnienia, że określony model biznesowy jest tańszy lub bardziej efektywny.

Szczególnie wartościowe tezy pracy i uwagi nasuwające się przy jej ocenie

Pierwszą szczególnie wartościową częścią pracy jest kwalifikacja umowy o zarządzanie statkiem na gruncie prawa polskiego. Autorka uznaje ją za umowę nienazwaną, odpłatną, konsensualną, dwustronnie profesjonalną, wzajemną i obejmującą świadczenie usług, do której na podstawie art. 750 KC stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu. Trafnie wskazuje przy tym, że jej przedmiot obejmuje zarówno czynności faktyczne, jak i prawne, a zarządzający występuje zasadniczo jako przedstawiciel bezpośredni właściciela lub armatora.

Doniosłe znaczenie ma dostrzeżenie w odniesieniu do analizowanej materii przenikania się prawa prywatnego i publicznego. Umowa o zarządzanie statkiem nie jest typową umową usługową, której treść zależy wyłącznie od woli stron. Istotna część



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

obowiązków wynika z konwencji międzynarodowych i regulacji bezpieczeństwa morskiego. Autorka przekonująco pokazuje, że SHIPMAN pełni funkcję swoistego interfejsu pomiędzy obowiązkami publicznoprawnymi a prywatnoprawnym podziałem zadań i ryzyk.

Wartościowe jest także rozróżnienie własności statku, uprawiania żeglugi i zarządzania jednostką. Samo powierzenie zarządzania nie powoduje przeniesienia własności ani - co do zasady - zastąpienia właściciela lub armatora jako podmiotu eksploatującego statek. Ship manager działa w imieniu i na rzecz właściciela, wykonując jedynie powierzony mu zakres czynności. Ustalenie to ma fundamentalne znaczenie dla odpowiedzialności wobec osób trzecich.

Na wysoką ocenę zasługuje analiza rozwoju formularzy SHIPMAN. Autorka pokazuje zależność pomiędzy kolejnymi wersjami umowy a zmianami regulacyjnymi: rozwojem regulacji dotyczących ochrony danych, cyberbezpieczeństwa oraz włączeniem żeglugi do systemu handlu uprawnieniami do emisji. Pozwala to zrozumieć, że standardowe formularze kontraktowe nie tylko odzwierciedlają praktykę, lecz także adaptują ją do zmieniającego się otoczenia prawnego.

Szczególnie aktualne są rozważania dotyczące zarządzania emisjami, dostępu właściciela do danych statku za pośrednictwem systemów cyfrowych oraz cyberbezpieczeństwa. Autorka zasadnie zauważa, że zarządzanie emisjami może w przyszłości wyodrębnić się jako samodzielny rodzaj usługi zarządzania, obok zarządzania technicznego, załogowego i komercyjnego.

Ważną część pracy stanowi również analiza odpowiedzialności. Autorka szczegółowo omawia ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności zarządzającego, limit równy dziesięciokrotności jego rocznego wynagrodzenia, klauzulę himalajską oraz odpowiedzialność wobec osób trzecich. Nawet jeżeli nie wszystkie wnioski w tym zakresie są przekonujące, samo uporządkowanie materiału ma dużą wartość naukową i praktyczną.

Monografia ma ponadto istotny walor użytkowy. Może służyć nie tylko przedstawicielom doktryny, ale także armatorom, zarządzającym, ubezpieczycielom, prawnikom zajmującym się kontraktami żeglugowymi oraz organom administracji morskiej.



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Zastrzeżenia dotyczące pracy

Najważniejsze zastrzeżenie dotyczy głównej tezy. Autorka przyjmuje, że powierzenie zarządzania profesjonalnemu podmiotowi jest dla właściciela korzystne zarówno ekonomicznie, jak i z punktu widzenia odpowiedzialności. W zakończeniu wskazuje na obniżenie kosztów zatrudnienia i utrzymywania zasobów wewnętrznych, możliwość skoncentrowania się na działalności handlowej oraz oszczędności wynikające z efektu skali.

Teza ta jest zbyt generalna. Opłacalność outsourcingu zależy m.in. od liczby i rodzaju statków, wieku floty, zakresu usług, wysokości management fee, struktury przedsiębiorstwa armatorskiego, kosztów kontroli zarządzającego, warunków ubezpieczenia, reputacji konkretnego menedżera oraz ryzyka uzależnienia się od zewnętrznego dostawcy. Co znamienne, przywołana przez samą Autorkę literatura wskazuje, że starsze statki bywają częściej zarządzane wewnętrznie, ponieważ opłata zarządzającego może nadmiernie obciążać jednostki generujące niższe przychody, a częstotliwość outsourcingu różni się zależnie od typu i wielkości statku. Bardziej adekwatna byłaby zatem teza warunkowa: powierzenie zarządzania może być korzystne w określonych warunkach i przy odpowiednim ukształtowaniu umowy.

Nie przeprowadzono wystarczająco pogłębionej analizy niebezpieczeństw związanych z outsourcingiem. W pracy dominują korzyści: profesjonalizm, specjalizacja, efekt skali, podział odpowiedzialności i możliwość skoncentrowania się przez właściciela na działalności komercyjnej. Mniej miejsca zajmują koszty agencyjne, asymetria informacji, możliwość konfliktu interesów, utrata wiedzy organizacyjnej przez właściciela, uzależnienie od systemów informatycznych menedżera, trudności ze zmianą zarządzającego, ryzyko jego niewypłacalności oraz konsekwencje wykonywania usług dla konkurujących armatorów. Tymczasem właśnie zestawienie tych czynników z korzyściami pozwoliłoby w pełni odpowiedzieć na sformułowane we wstępie pytanie o „korzyści i niebezpieczeństwa” oddania statku w zarządzanie.

W pracy nie wyznaczono również dostatecznie wyraźnej granicy między analizą modelowego formularza a analizą rzeczywistych kontraktów. SHIPMAN jest punktem wyjścia do negocjacji i może być modyfikowany przez strony. Sam fakt zastosowania



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

standardowego formularza nie przesądza jeszcze o ostatecznym rozkładzie praw i obowiązków. Warto byłoby poddać analizie przykłady zmian najczęściej wprowadzanych w praktyce albo co najmniej szerzej przedstawić klauzule, których modyfikacja ma największy wpływ na pozycję właściciela i zarządzającego.

Zastrzeżenia budzi także niekiedy nadmiernie opisowy charakter wywodu. Autorka zgromadziła obszerny materiał, ale miejscami relacjonowanie regulacji, klauzul i poglądów przeważa nad ich krytyczną syntezą. Dotyczy to zwłaszcza pierwszego rozdziału oraz niektórych partii poświęconych ogólnym zasadom odpowiedzialności cywilnej. Mocniejsze wyodrębnienie tez własnych i konsekwentne konfrontowanie ich z kontrargumentami zwiększyłoby wartość naukową monografii.

Wątpliwości na tle niektórych tez zawartych w pracy

Zastosowanie art. 435 i 436 KC

Najpoważniejszą wątpliwość dogmatyczną wywołuje pogląd, zgodnie z którym po oddaniu statku w zarządzanie właściciel przestaje prowadzić przedsiębiorstwo na własny rachunek i traci posiadanie statku, podczas gdy zarządzający nie prowadzi przedsiębiorstwa we własnym imieniu, lecz jest jedynie dzierżycielem. Na tej podstawie Autorka uznaje, że ani art. 435, ani art. 436 KC nie znajdują zastosowania do stron umowy o zarządzanie.

Wniosek ten jest dyskusyjny. Powierzenie podmiotowi zewnętrznemu wykonywania czynności faktycznych nie musi oznaczać, że właściciel przestaje prowadzić przedsiębiorstwo na własny rachunek. To właściciel ponosi ekonomiczne ryzyko działalności, uzyskuje przychody z eksploatacji, finansuje budżet statku i zachowuje uprawnienia kontrolne. Ship manager działa zaś - zgodnie z przyjętą w pracy kwalifikacją - w imieniu i na rzecz właściciela. Okoliczność ta może przemawiać za utrzymaniem statusu właściciela jako prowadzącego przedsiębiorstwo na własny rachunek.

Występuje tu ponadto napięcie wewnętrzne. W rozdziale drugim Autorka stwierdza, że ship manager nie eksploatuje statku i nie uprawia nim żeglugi, a podmiotem uprawiającym żeglugę pozostaje właściciel lub armator. W rozdziale o



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

odpowiedzialności przyjmuje natomiast, że właściciel nie prowadzi już przedsiębiorstwa, ponieważ czynności faktyczne wykonuje zarządzający. Oba stanowiska wymagają wzajemnego uzgodnienia.

„Przenoszenie” obowiązków i odpowiedzialności publicznoprawnej

W pracy wielokrotnie pojawia się twierdzenie o delegowaniu obowiązków publicznoprawnych i przenoszeniu odpowiedzialności na przedsiębiorstwo zarządzające. Autorka wskazuje m.in., że jedyną możliwością dotyczącą obowiązków wynikających z regulacji konwencyjnych jest ich delegowanie na zarządzającego, wraz z przeniesieniem odpowiedzialności za ich wykonanie.

Terminologia ta wymaga doprecyzowania. Umowa cywilnoprawna może rozdzielić zadania pomiędzy strony i stworzyć podstawę odpowiedzialności regresowej, lecz nie może sama przez się zmienić kręgu adresatów norm publicznoprawnych ani skutków prawnych wobec organów administracji i osób trzecich. Skutek taki powstaje tylko wtedy, gdy właściwa regulacja - np. kodeks ISM - przewiduje możliwość formalnego wskazania innego podmiotu jako „Company” i przypisuje temu wskazaniu określone konsekwencje.

Należałoby więc konsekwentnie rozróżnić: powierzenie wykonania czynności, umowne przejęcie ryzyka w relacji wewnętrznej, formalne wskazanie podmiotu odpowiedzialnego na podstawie regulacji publicznoprawnej oraz obowiązki, które niezależnie od umowy pozostają przy właścicielu lub armatorze.

Drugoplanowa rola praw i obowiązków prywatnoprawnych

Autorka stwierdza, że prawa i obowiązki stron o charakterze prywatnoprawnym pełnią „niejako rolę drugoplanową”, ponieważ dotyczą tylko relacji między stronami, podczas gdy obowiązki publicznoprawne warunkują możliwość uprawiania żeglugi. Teza ta jest zbyt daleko idąca.

Regulacje publicznoprawne wyznaczają ramy działalności i nakładają obowiązki dotyczące bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz pracy załogi. Jednak to właśnie postanowienia prywatnoprawne decydują o zakresie usług, finansowaniu, wynagrodzeniu, kontroli, sposobie wydawania instrukcji, podwykonawstwie, naprawieniu szkody, regresie, rozwiązaniu umowy i rozstrzyganiu sporów. Nie mają



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

one zatem znaczenia drugoplanowego, lecz inną funkcję normatywną. Trafniejsza byłaby teza o równoległym i wzajemnie zależnym oddziaływaniu obu zespołów norm.

Najbardziej odpowiednia forma organizacyjna ship managera

Zastrzeżenia budzi wniosek, że najbardziej odpowiednią formą prowadzenia działalności zarządzającego jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, uzasadniany przede wszystkim ograniczeniem odpowiedzialności do majątku spółki i analizą wybranych podmiotów rynkowych.

Jest to wniosek zbyt kategoriyczny. O wyborze formy organizacyjnej decydują także prawo właściwe dla siedziby, skala działalności, wymagania kapitałowe, struktura grupy, sposób finansowania, regulacje podatkowe, zakres ubezpieczenia i standardy ładu korporacyjnego. Analiza kilku największych przedsiębiorstw nie wystarcza do wskazania jednej optymalnej formy dla wszystkich ship managerów.

Aspekty formalne i językowe

Język pracy jest zasadniczo komunikatywny, a Autorka potrafi przedstawiać skomplikowane zagadnienia prawa morskiego w sposób zrozumiały także dla czytelnika, który nie specjalizuje się w tej dziedzinie. Pozytywnie należy ocenić konsekwentne objaśnianie angielskiej terminologii.

Tekst wymagałby jednak dokładniejszej korekty redakcyjnej. Występują niezręczności i błędy, takie jak „stałe rosnący wzrost”, „Prawidłowe wykonywane umowy” czy „ship manaegra”. W angielskich określeniach pojawiają się m.in. formy „Emmision”, „Clausue” i „Cyberbezpieczeństwo”.

Styl bywa niekiedy zbyt kategoriyczny. Częste używanie określeń „niewątpliwie”, „oczywiście” czy „nie powinno budzić wątpliwości” zastępuje czasem argumentację, zwłaszcza tam, gdzie przedstawione wnioski mogą być przedmiotem uzasadnionego sporu. Niefortunne jest również posługiwanie się sformułowaniem, że określone zagadnienia mają „niebotyczne znaczenie”; w opracowaniu naukowym lepiej używać języka bardziej neutralnego.



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

Bibliografia

Bibliografia jest obszerna i zasadniczo odpowiada interdyscyplinarnemu charakterowi monografii. Obejmuje klasyczne i współczesne opracowania z zakresu polskiego prawa cywilnego i morskiego, literaturę zagraniczną, publikacje dotyczące zarządzania przedsiębiorstwem i outsourcingu, komentarze, orzecznictwo, dokumenty BIMCO oraz źródła internetowe.

Na szczególne podkreślenie zasługuje wykorzystanie klasycznych polskich prac z prawa morskiego oraz anglojęzycznych opracowań dotyczących ship management. Autorka sięga również do aktualnych komentarzy cywilistycznych, co umożliwia osadzenie nietypowego kontraktu żeglugowego w ogólnej teorii zobowiązań.

Bibliografia wymagałaby jednak uporządkowania i dokładniejszej weryfikacji. W części orzeczniczej znajdują się oznaczenia, które wyglądają na omyłki, np. dwa różne numery tej samej sprawy SN z 28 stycznia 1967 r. – I CR 475/76 i I CR 475/66 – oraz sygnatury i daty wymagające sprawdzenia, takie jak P 6/02 przy orzeczeniu TK z 1993 r. czy I SA/Gd 2040/29 przy wyroku z 2000 r.

Konkluzje

Wskazana we wniosku przez Habilitantkę monografia niewątpliwie stanowi wkład w rozwój nauki prawa. Wynika to choćby z relatywnej nowości podjętej w niej problematyki, dotychczas szeroko nieopisywanej w prawie polskim, a także wieloaspektowego poddania analizie umowy nienazwanej, za jaką trafnie w świetle prawa polskiego Autorka uznała umowę o zarządzanie statkiem morskim. Co więcej, rozważania zawarte w pracy w pewnym zakresie mają wkład w naukę prawa wykraczającą poza polski system prawny, ponieważ, znów trafnie, Autorka dostrzega, że w badanym przez siebie zakresie szczególne znaczenie mają opracowane przez wyspecjalizowane instytucje międzynarodowe i powszechnie stosowane w praktyce wzorce umów, takiej jak właśnie SHIPMAN, które uwzględnia w analizie, a których treść w zasadzie nie różni się bez względu na to, w jakim kraju umowa taka jest zawierana. Może budzić wątpliwości natomiast znaczenie monografii dla polskiej praktyki, gdyż, co w książce odnotowano, bardzo niewiele statków pływa pod polską banderą, a



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

zatem w istocie analizowane problemy, a także przedsiębiorstwa armatorskie czy zawieranie umów o zarządzanie statkiem „pod prawem polskim” są nieczęste.

Problematyczna jest ocena tego, czy wniesiony przez monografię wkład w naukę prawa można uznać za znaczny, czego wymaga zrekonstruowane we wstępie do niniejszej recenzji kryterium oceny rozpraw habilitacyjnych. Wątpliwość w tym zakresie spowodowała przekroczenie instrukcyjnego ustawowego terminu na jej sporządzenie, ponieważ potrzebny był czas na wyrobienie sobie w tej kwestii stanowiska. Praca niewątpliwie stanowi oryginalne rozstrzygnięcie problemu naukowego, co jest jednak kryterium właściwym dla oceny rozpraw doktorskich. Z perspektywy pracy habilitacyjnej znaczenie ma jej syntetyczne ujęcie, objęcie rozważaniami kompleksu problematyki zarządzania statkami, z uwzględnieniem podmiotu, przedmiotu i treści umowy, a także szersze rozważania dotyczące choćby pojęcia statku, zarządzania, zarządu etc. Wiele szczegółowych tez zawartych w pracy, różnego rodzaju (np. możliwość uznania statku za przedsiębiorstwo, a w konsekwencji zarządzania statkiem za typ zarządzania przedsiębiorstwem), jest trafnych i wartościowych. Jednocześnie jednak w pracy jest bardzo wiele fragmentów opisowych, przedstawiających w istocie brzmienie z komentarzowo – praktycznym nastawieniem, bardziej właściwym dla języka praktyki prawniczej niż wywodu naukowego, jak na przykład analiza poszczególnych postanowień umowy o zarządzanie statkiem i ich interpretacji. Brakuje też pogłębionych, potrzebnych w pracach habilitacyjnych, refleksji teoretycznych. Przykładowo, samo uznanie umowy o zarządzanie statkiem za umowę nienazwaną nie pociągnęło za sobą, choćby krótkiego, wskazania dogmatycznych konsekwencji z tego płynących (a nie tylko wskazania, jakie przepisy do takiej umowy się stosuje), co zaowocowało choćby kontrowersyjnym użyciem w pracy pojęcia *essentialia negotii* co do umowy nienazwanej (nie krytykując wprost dostrzec trzeba, że jest istotny teoretycznie spór, czy umowy nienazwane mają postanowienia przedmiotowo istotne, skoro nie ma przepisów prawa pozytywnego, z których miałyby one wynikać). Poza tym pogłębienia teoretycznego wymagałaby natura wzorców umownych przygotowywanych przez profesjonalne instytucje międzynarodowe. Trafnie Autorka wskazuje, że oczywiście nie są to wzorce umowne w rozumieniu art. 384 k.c., ale w sposób pogłębiony nie przedstawia ich natury, a w szczególności podobieństwa do wzorców stosowanych w



UNIwersytet
Warszawski

WYDZIAŁ PRAWA
I ADMINISTRACJI



Wydział Prawa i Administracji

Kierownik Katedry Prawa Handlowego
prof. zw. dr hab. Konrad Osajda

innych dziedzinach, zwłaszcza np. przygotowywanych przez FIDIC. Względy te powodują, że choć lektura pracy jest ciekawa i pouczająca, to pozostawiana niedosyt i trudność przy uznaniu, że stanowi nie tylko wkład, ale znaczny wkład w rozwój nauki prawa.

W świetle powyższych stwierdzeń, ostatecznie, zwłaszcza ze względu na nowość zagadnienia, jego znaczenie (wymiar międzynarodowy), trudność w przygotowaniu (styk prawa prywatnego, publicznego i międzynarodowego), nowatorskie instrumenty prawne, które trzeba było badać (wzorzec umowy SHIPMAN), konkluzja recenzji jest ostrożnie pozytywna co do tego, że spełnia ona kryterium ustawowe przewidziane dla oceny prac habilitacyjnych.

Podpisany elektronicznie przez

Konrad Osajda; Uniwersytet Warszawski

16.10.2026

20:17:58 +02'00'

Podpis elektroniczny/certyfikat został usunięty podczas anonimizacji dokumentu.