
MONOGRAFIE PRAWNICZE

PRAWO
TRANSPORTOWE
MORZE. LĄD. POWIETRZE

DOMINIKA WETOSZKA (red.)



Wydawnictwo C.H.Beck

MONOGRAFIE PRAWNICZE

DOMINIKA WETOSZKA (red.) • PRAWO TRANSPORTOWE
MORZE. LĄD. POWIETRZE

Polecamy inne nasze publikacje:

M. Gutowski

BEZSKUTECZNOŚĆ CZYNNOŚCI PRAWNEJ

Instytucje Prawa Prywatnego

R. Kułski

**OCHRONA INTERESÓW ZBIOROWYCH W POSTĘPOWANIU
CYWILNYM**

Monografie Prawnicze

R. Reiwer

**WYŁĄCZENIE SĘDZIEGO W PROCESIE CYWILNYM.
KOMENTARZ PRAKTYCZNY Z ORZECZNICTWEM.
WZORY PISM PROCESOWYCH**

Prawo Sądowe

E. Badura

**INFORMACJA PRZEDKONTRAKTOWA W UMOWACH
KONSUMENCKICH**

Monografie Prawnicze

M. Gutowski

NIEWAŻNOŚĆ CZYNNOŚCI PRAWNEJ

Instytucje Prawa Prywatnego



Legalis
System Informacji Prawnej

www.ksiegarnia.beck.pl

PRAWO TRANSPORTOWE MORZE. LĄD. POWIETRZE

Redaktor
DOMINIKA WETOSZKA

Autorzy
Magdalena Adamowicz, Dorota Ambrożuk, Katarzyna Biskup,
Paweł Judek, Piotr Lewandowski, Telesfor Marek Markiewicz,
Justyna Nawrot, Zuzanna Peplowska-Dąbrowska,
Małgorzata Polkowska, Jakub Puszkarski, Piotr Ratnicki-Kiczka,
Dominika Wetoszka, Krzysztof Wesołowski



WYDAWNICTWO C.H.BECK
WARSZAWA 2017

Wydawca: Joanna Ablewicz



© **Wydawnictwo C.H.Beck 2017**

Wydawnictwo C.H.Beck Sp. z o.o.
ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa

Skład i łamanie: Wydawnictwo C.H.Beck
Druk i oprawa: Elpil, Siedlce

ISBN 978-83-8128-075-4



ISBN e-book 978-83-8128-076-1

Spis treści

Wstęp	VII
Autorzy	XIII
Wykaz skrótów	XVII

Część I. Transport morski

1. Usługi portowe – aspekty ekonomiczne i prawne (<i>dr Magdalena Adamowicz, Uniwersytet Gdański</i>)	3
2. Przyczyny i skutki prawne ekologizacji bezpieczeństwa żeglugi morskiej (<i>dr Piotr Lewandowski, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni</i>)	17
3. Holowanie jako usługa transportu morskiego (<i>adv. dr Dominika Wetoszka, Pomorska Izba Adwokacka w Gdańsku, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni</i>)	29
4. Kryteria przynależności państwowej statku a unijna zasada niedyskryminacji ze względu na pochodzenie (<i>dr Justyna Nawrot, Uniwersytet Gdański</i>)	41
5. Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Wina własna niewybaczalna i jej interpretacja w orzecznictwie sądów różnych jurysdykcji (<i>dr Zuzanna Pełowska-Dąbrowska, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu</i>)	57

Część II. Transport lądowy

1. Ustalenie przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę przy przewozach przesyłek angażujących kilku przewoźników (<i>dr hab. Krzysztof Wesołowski, Uniwersytet Szczeciński</i>)	73
--	----

2. Legitymacja do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w transporcie lądowym (dr Dorota Ambrożuk, Uniwersytet Szczeciński)	85
3. Aktywna obrona przed roszczeniami z tytułu szkód w międzynarodowym transporcie drogowym (r.pr. Paweł Judek, Okręgowa Izba Radców Prawnych w Poznaniu)	97

Część III. Transport lotniczy i morski

1. Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO (dr hab. Małgorzata Polkowska, International Civil Aviation Organization)	111
2. Działalność menedżera sieci w świetle przepisów prawa oraz doświadczeń w zakresie realizacji funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej (dr hab. Telesfor Marek Markiewicz, Akademia Sztuki Wojennej)	123
3. Odszkodowania lotnicze na podstawie rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w orzecznictwie sądów polskich (adv. Piotr Ratnicki-Kiczka, Pomorska Izba Adwokacka w Gdańsku)	141
4. Roszczenia odszkodowawcze w związku z działalnością lotnisk cywilnych (mgr Katarzyna Biskup, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy)	153
Bibliografia	163
Źródła prawa	173

Wstęp

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce monografię pokonferencyjną II Konferencji Naukowej Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku „Prawo transportowe: Morze, Ląd, Powietrze”. Na niniejszą publikację składają się referaty z zakresu transportu morskiego, transportu lądowego, w tym drogowego i kolejowego oraz transportu lotniczego wygłoszone podczas dwudniowej Konferencji. Coroczna organizacja konferencji naukowych o różnej tematyce prawnej to cel, jaki postawiła sobie PIA w Gdańsku. Idea ta wiąże się ze stałą potrzebą doskonalenia zawodowego członków Palestry, co za tym idzie potrzebą tworzenia wysoko wykwalifikowanych kadr prawników służących fachową wiedzą w wielu dziedzinach prawa. Nadto, konferencja stanowi doskonałe pole do dyskusji oraz wymiany doświadczeń pomiędzy praktykami oraz teoretykami prawa. Cel ten jest realizowany również poprzez publikowanie wygłoszonych referatów zebranych w ramach jednej monografii.

II Konferencja Naukowa „Prawo transportowe: Morze, Ląd, Powietrze” odbyła się w dniach 9–10.11.2016 r. w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. *E. Kwiatkowskiego* w Gdyni. Składała się z trzech starannie wybranych paneli tematycznych. Została objęta licznymi patronatami honorowymi, m.in. Prezesa Naczelnej Rady Adwokackiej adw. *Andrzeja Zwary*, Prezydentów Gdyni i Gdańska, Urzędu Morskiego w Gdyni. Wykład wstępny został wygłoszony przez rektora WSAiB prof. *Jerzego Młynarczyka*, który wskazał na szczególne znaczenie Trójmiasta w węźle transportowym naszego kraju. W Panelu I głos zabrało ośmiu prelegentów, zaś II Panel został podzielony na dwa dni – pierwszego wygłoszono cztery referaty. Drugi dzień Konferencji rozpoczął się wykładem wstępnym Wiceprezesa NRA adw. *Jerzego Glanca*, który odwołał się do bursztynowego szlaku wiodącego prawdopodobnie przez tereny dzisiejszego Gdańska. Następnie zaprezentowano odczyty z zakresu transportu lądowego. Trzeci i ostatni Panel poświęcony został prawu lotniczemu i kosmicznemu.

Warty uwagi jest fakt, że PIA w Gdańsku zaprosiła do wygłoszenia referatów aplikantów, studentów oraz doktorantów. Panel odbył się pierwszego dnia równolegle do głównych obrad. Organizatorzy zaprosili do udziału w tym panelu przedstawicieli wszystkich izb adwokackich w kraju, zaś pozostali prelegenci zostali wyłonieni w drodze konkursu na referat.

Z uwagi na zakres tematyczny II Konferencji Naukowej PIA, zawarte w niniejszej publikacji rozważania mają charakter interdyscyplinarny w ramach szeroko pojętego prawa transportowego. Kolejność artykułów w monografii zdeterminowana jest pro-

gramem konferencji, jako że stanowią rozwinięcie referatów zaprezentowanych podczas dwudniowych obrad.

Publikacja składa się z dwunastu artykułów ukazujących szerokie spektrum tematów, spośród których pięć prezentuje tematykę z zakresu transportu morskiego, cztery z prawa lotniczego i trzy o tematyce transportu lądowego.

Artykuł dr *Magdaleny Adamowicz* porusza problematykę usług portowych w aspektach ekonomicznych oraz prawnych. Autorka przeanalizowała naturę usług portowych, ich cechy i podział. Usługi portowe mają ogromne znaczenie i zastosowanie praktyczne, jednak teoretyczne kwestie prawne dotyczące tej problematyki nie były dotąd szerzej omawiane, a nawet można powiedzieć, że były marginalizowane. Tymczasem Autorka wskazuje, że aspekty prawne dotyczące usług portowych są niezwykle aktualne z uwagi na wejście w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.

Opracowanie dr. *Piotra Lewandowskiego* dotyczy regulacji ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków. Omawiane zagadnienie obejmuje obszerny zbiór norm prawa międzynarodowego, zróżnicowanych ze względu na metodę regulacji. Autor wskazuje, że ochrona załogi oraz statku morskiego była stawiana ponad środowisko morskie do czasu słynnej katastrofy ekologicznej *Torrey Canyon* w 1968 r., tj. w epoce pre-ekologicznej. Prawo międzynarodowe jako pierwsze dokonało identyfikacji problemów ochrony środowiska morskiego w skali globalnej i w ujęciu interdyscyplinarnym. Regulacja ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków obejmuje obszerny zbiór norm prawa międzynarodowego, zróżnicowanych ze względu na metodę regulacji, tworzący tzw. *quadrivium* ochrony prawnej środowiska. Autor formułuje tezę, że w wyniku ekologizacji bezpieczeństwa żeglugi staje się elementem większej kategorii pojęciowej tzw. bezpieczeństwa ekologicznego.

Z kolei dr *Dominika Wetoszka* rozważa w swoim artykule zagadnienie holowania w transporcie morskim. Z uwagi na szerokie zastosowanie tej usługi w żegludze morskiej, polski ustawodawca pozostawił otwarty katalog usług holowniczych. To rozwiązanie pozwala na indywidualne podejście do każdej wykonywanej akcji, w zależności od okoliczności. Akcje holownicze podejmowane są w celu pomocy zarówno przy manewrowaniu, jak i przy przewożeniu ładunku drogą morską. Jednakże Autorka stoi na stanowisku, że nie można jednoznacznie zakwalifikować holowania jako transportu, inaczej nie byłoby potrzeby rozróżnienia przez ustawodawcę holowania jako odrębnej czynności mającej zastosowanie w stosunkach morskich. To strony umowy holowania kształtują na zasadzie swobody umów stosunek prawny, określając charakter świadczonej usługi. W celu zobrazowania charakteru świadczonych usług holowniczych, poszczególne rodzaje holowania zostały omówione na przykładach, które były przedmiotem rozstrzygnięć sądowych.

Kolejne opracowanie ma za przedmiot zagadnienie przynależności państwowej statku. Doktor *Justyna Nawrot* podnosi w nim, że Unia Europejska od kilkunastu lat prowadzi działania zmierzające do harmonizacji prawodawstwa morskiego

państw członkowskich, również w zakresie przynależności państwowej statku. Jednakże w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej od lat zauważalna jest tendencja do rozluźnienia więzi między państwem rejestru a statkiem, uznając że jest to wymóg konieczny dla zapewnienia realizacji swobody przedsiębiorczości, usług i pracowników między państwami członkowskimi. Tendencja ta ma charakter globalny i przejawia się w postaci licznych flot w ramach tzw. tanich bander czy otwartych rejestrów. Państwa członkowskie UE nie mają swobody w określaniu warunków rejestracji statków bez względu na to czy są one własnością podmiotów pochodzących spoza UE i niezarejestrowanych w żadnym rejestrze państwa członkowskiego UE, ani w stosunku do statków już zarejestrowanych w państwie członkowskim.

O kwotowym ograniczeniu odpowiedzialności w prawie morskim traktuje referat dr *Zuzanny Pełowskiej-Dąbrowskiej*. Autorka wskazuje, że jest to jedna z charakterystycznych instytucji prawa morskiego, która poprzez wymóg winy własnej niewybaczalnej urasta w praktyce do niewzruszalnego prawa dłużników. Ten korzystny dla nich kształt przesłanki powodującej utratę limitacji został powszechnie zaakceptowany i był swoistym warunkiem kompromisu, w którym przewoźnicy i ubezpieczyciele akceptowali podniesienie limitów odpowiedzialności. Co więcej, wykładnia literalna konwencji przemawia za subiektywną oceną przesłanki wiedzy o prawdopodobieństwie zaistnienia szkody. Obecny kształt tej instytucji w konwencjach morskich charakteryzuje się praktyczną gwarancją prawa do limitacji odpowiedzialności dłużnika. Autorka skupia się na jednym z elementów konstrukcyjnych omawianej instytucji, mianowicie przesłanką powodującą utratę prawa do limitacji. Zarysowuje jej genezę oraz, posługując się orzecznictwem sądów różnych jurysdykcji, ukazuje jej wykładnię.

Artykuł dr. hab. *Krzysztofa Wesołowskiego* rozpoczyna drugą część monografii – „Transport lądowy”. Autor porusza w nim problem wskazania przewoźników, przeciw którym możliwe jest wytoczenie powództw odszkodowawczych w przypadku szkód występujących przy przewozach wykonywanych przez kilku przewoźników tej samej gałęzi transportu. Występują dwa rodzaje przewozów angażujących kilku przewoźników: na zasadzie podwykonawstwa i przewozów sukcesywnych. Nadawca może dochodzić roszczeń od pierwszego przewoźnika lub podwykonawcy i pierwszego przewoźnika – w przypadku regulacji przewidujących solidarną odpowiedzialność przewoźnika. Natomiast w międzynarodowym przewozie lotniczym i kolejowym również od podwykonawcy. Jeśli zaś chodzi o przewozy sukcesywne, przewoźnicy, co do zasady, odpowiadają solidarnie. W konwencjach międzynarodowych występują jednak liczne ograniczenia wobec przewoźników, przeciw którym możliwe jest wytoczenie powództwa, a niekiedy (RU/CIM) także co do momentu, w którym wystąpienie do sądu jest możliwe. Zdaniem Autora właściwym rozwiązaniem jest przyjęcie (również w prawie krajowym) idei solidarnej odpowiedzialności przewoźnika – podwykonawcy oraz rezygnacji z idei przewozów sukcesywnych.

O problematyce legitymacji do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w transporcie lądowym traktuje referat dr *Doroty Ambrożuk*. Autorka omawia tę problematykę na tle regulacji krajowych i konwencji międzynarodo-

wych. Przepisy przewozowe z reguły dopuszczają możliwość dochodzenia roszczeń odškodowniczych zarówno przez nadawcę, jak i odbiorcę, na rzecz którego umowa została zawarta. W celu zapobieżenia jednoczesnemu zgłaszaniu żądań z tego samego tytułu przez wyżej wymienione podmioty przepisy dotyczące umowy przewozu regulują też relacje pomiędzy uprawnieniami nadawcy i odbiorcy. Sposób regulacji opiera się na przesłance czysto formalnej – prawie do rozporządzania (dysponowania) przesyłką (sprowadzające się do możliwości wydawania przewoźnikowi w czasie przewozu wiążących go instrukcji, dotyczących przesyłki). Autorka opowiada się za rezygnacją z formalnych kryteriów wyznaczania osób legitymowanych do dochodzenia roszczeń, abstrahujących od faktu czyjego majątku szkoda dotyczy. Wskazuje niedogodności takiej regulacji oraz fakt, że jest ona ściśle powiązana z ideą listu przewozowego, który utracił w swoim rozwoju historycznym konstytutywny charakter.

Zagadnienie aktywnej obrony przed roszczeniami z tytułu szkód w międzynarodowym transporcie drogowym poruszył w swoim opracowaniu *mec. Paweł Judek*. Przedmiotem artykułu jest określenie możliwości podejmowania przez podmioty pociągnięte do odpowiedzialności z tytułu szkód transportowych działań zmierzających do korzystnego dla nich ustalenia jurysdykcji w sporach wynikających z umów spedycji i przewozu. Wybranie przez powoda dogodnego dla niego miejsca postępowania sądowego pozwala uniknąć zagrożeń związanych zarówno z odmienną interpretacją przepisów stosowaną przez sądy w innym kraju, jak i w wielu wypadkach zwiększonymi kosztami sporu sądowego. Narzędziami wykorzystywanymi w tym celu mogą być powództwo o ustalenie charakteru prawnego umowy łączącej strony, powództwo

o ustalenie braku odpowiedzialności za powstałą szkodę lub ograniczenia jej wysokości, a także skierowanie roszczeń wobec podmiotów, do których podmiot odpowiedzialny za szkodę może wystąpić z roszczeniem regresowym wraz z przypozwaniem do postępowania podmiotu uprawnionego z tytułu zaistniałej szkody.

Trzecia część monografii rozpoczęła się opracowaniem dr hab. *Małgorzaty Polkowskiej*, dotyczącym wyzwań i problemów współczesnego lotnictwa cywilnego w kontekście działalności ICAO, zgodnie z Konwencją o międzynarodowej żegludze powietrznej z 1944 r. W artykule Autorka wykorzystała swoje dotychczasowe zawodowe doświadczenie oraz 3-letnią pracę w Radzie ICAO (2013–2016). Przedstawiła w nim wiele działań dotyczących aktywności organizacji i pomocy państwom potrzebującym, kwestii bezpieczeństwa związanych ze strefami konfliktów, uregulowań prawnych w kwestii statków państwowych, niezdiscyplinowanych pasażerów na pokładzie, ochrony środowiska oraz innych programów, co do aktywności młodzieży i kobiet w lotnictwie cywilnym. Należy także wskazać na zainteresowanie ICAO kosmosem, co świadczy o bardziej efektywnym i skutecznym w osiąganiu celów konwencji chicagowskiej, jakim jest bezpieczeństwo i pokojowy rozwój lotnictwa.

W swoim referacie dr hab. *Telesfor Marek Markiewicz* zaprezentował przegląd wybranych przepisów prawa lotniczego UE odnoszących się do menedżera sieci oraz różnych aspektów jego działalności w przestrzeni powietrznej państw członkowskich

1 państw uczestniczących w programie SES. Program ten ma na celu lepsze zaspokojenie wymagań użytkowników w zakresie dostępu do służb żeglugi powietrznej i europejskiej przestrzeni powietrznej, sprawniej zarządzanej na poziomie sieci. Na menedżera sieci KE wyznaczyła w 2011 r. organizację Eurocontrol, która posiada duże doświadczenie operacyjne oraz wiedzę specjalistyczną w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, szczególnie w koordynacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Autor scharakteryzował funkcje i zadania wykonywane przez ten organ na rzecz innych usługodawców służb żeglugi powietrznej, a także wskazał na potrzebę wzmocnienia roli menedżera sieci w obliczu zmian dokonywanych w europejskim systemie zarządzania ruchem lotniczym.

Niezwykłe aktualną tematykę w artykule dotyczącym odszkodowań za opóźnione loty porusza adw. *Piotr Ratnicki-Kiczka*. Prawodawca unijny dostrzegając poważne problemy i niedogodności dla pasażerów związane z odmową przyjęcia na pokład, odwołaniem lotu lub dużymi opóźnieniami postanowił podjąć działania mające na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Podstawę prawną odszkodowań z wyżej wskazanych tytułów stanowi rozporządzenie (WE) Nr 261/2004. Odszkodowania mają charakter zryczałtowany, zależny od odległości lotu, a pasażerowie mogą powoływać się na prawo do odszkodowania, jeżeli poniosą co najmniej trzygodzinną stratę czasu. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli dowiedzie, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka. Zaś zgodnie z przeważającą linią orzecniczą do odszkodowań lotniczych stosuje się dziesięcioletni okres przedawnienia.

Interesujące rozważania zawiera ostatni artykuł autorstwa mgr *Katarzyny Biskup*. Autorka zwraca w nim uwagę na ograniczenia wynikające z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w związku z działalnością lotnisk cywilnych oraz możliwości jakie posiada właściciel nieruchomości w związku ze spadkiem cen nieruchomości czy przekroczeniem standardów jakości środowiska. Do głównych roszczeń z tytułu ustanowienia obszarów specjalnych zaliczyć należy przede wszystkim odszkodowanie za spadek wartości nieruchomości czy roszczenie o wykup nieruchomości, czy odszkodowanie związane z obowiązkiem rewitalizacji akustycznej budynków. Możliwość dochodzenia odszkodowania w związku z obniżaniem jakości życia oraz w niektórych przypadkach obowiązkiem nakładów pieniężnych na zmiany akustyczne nieruchomości w związku z prowadzeniem lotnisk cywilnych jest z punktu widzenia właściciela nieruchomości jak najbardziej uzasadnione. Roszczenia właścicieli nieruchomości z tytułu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania przedawniają się po upływie 10 lat od dnia wejścia w życie uchwały ustalającej obszar ograniczonego użytkowania, pod warunkiem dochowania terminu zawitego związanego z zgłoszeniem takiego roszczenia w terminie 2 lat od dnia wejścia w życie uchwały, która ustanawia obszar ograniczonego użytkowania.

Organizatorzy Konferencji Naukowych Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku mają nadzieję, że niniejsza monografia będzie godnym podsumowaniem II Konferencji Naukowej na temat prawa transportowego. Publikacja ta stanowi kolejne już opracowanie obejmujące zbiór zagadnień prezentowanych podczas organizowanych corocznie konferencji, którym przyświeca idea integracji pomiędzy środowiskiem praktyków i teoretyków prawa na różnych jego obszarach.

adw. dr *Dominika Wetoszka*

Autorzy

Magdalena Adamowicz – adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Stypendystka DAAD (*Deutscher Akademischer Austauschdienst* – Niemiecka Centrala Wymiany Akademickiej) i Centrum Prawa ds. Współpracy Europejskiej i Międzynarodowej – RIZ w Kolonii. Radca prawny przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Gdańsku, absolwentka studiów MBA realizowanych we współpracy z *University of Northampton* i Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku. Założyciel i kierownik działającej od 1998 r. Szkoły Prawa Niemieckiego na Wydziale Prawa i Administracji. Członek Komisji Prawa Morskiego PAN oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Dorota Ambrożuk – doktor nauk prawnych, pracownik Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, radca prawny, partner w kancelarii *Ambrożuk, Dąbrowski, Garnowski, Wesołowski Radcowie Prawni Sp.p.* w Szczecinie. Autorka m.in. monografii „Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek” (2011), współautorka opracowań: „Prawo przewozowe. Komentarz” (2014) i „Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz” (2015).

Katarzyna Biskup – magister prawa, magister administracji, ukończyła studia podyplomowe z zakresu Zarządzania lotnictwem na Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, studia podyplomowe z zakresu Zarządzania nieruchomościami na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy oraz studia podyplomowe Menedżer Projektu Badawczo-Rozwojowego na Wyższej Szkole Bankowej w Toruniu. Asystent w Instytucie Prawa, Administracji i Zarządzania Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, licencjonowany zarządca nieruchomości. Jej zainteresowania naukowe obejmują zagadnienia związane z prawem administracyjnym, lotniczym i kosmicznym.

Paweł Judek – radca prawny, partner w kancelarii *Działyński i Judek Spółka Partnerska Radców Prawnych* w Poznaniu. Autor ponad 100 artykułów prawniczych w prasie branżowej i periodykach naukowych. Współpracownik *Institut du Droit International des Transports* w Rouen (Instytut Międzynarodowego Prawa Transportowego) w zakresie tworzenia bazy międzynarodowego orzecznictwa z zakresu Konwencji CMR.

Piotr Lewandowski – doktor nauk prawnych, absolwent i długoletni pracownik Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, długoletni członek Katedry Prawa Morskiego UG, stypendysta *St. Hugh's College* w Oxfordzie i Uniwersytetu w Hamburgu, członek Komisji Prawa Morskiego PAN. Autor wielu publikacji z zakresu ochrony środowiska morskiego i prawa rzeczowego, obecnie adiunkt i dziekan Wydziału Prawa i Administracji Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. *E. Kwiatkowskiego* w Gdyni.

Telesfor Marek Markiewicz – doktor habilitowany, adiunkt w Katedrze Zarządzania Lotnictwem Cywilnym Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Sztuki Wojennej w Warszawie.

Justyna Nawrot – doktor nauk prawnych, adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, członek Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, członek prezydium Komisji Prawa Morskiego PAN. Zainteresowania naukowe koncentruje wokół regulacji bezpieczeństwa morskiego.

Zuzanna Pełowska-Dąbrowska – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego i Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz w Katedrze Nauk Społecznych Wyższej Szkoły Bankowej w Toruniu. Stypendystka m.in.: Polsko-Amerykańskiej Komisji Fulbrighta (pobyt w *Tulane Law School* w Nowym Orleanie, USA), Funduszu Stypendialnego i Szkoleniowego/*Norway Grants* (pobyt w Skandynawskim Instytucie Prawa Morskiego w Oslo) oraz Narodowego Centrum Nauki. Jest członkiem Komisji Prawa Morskiego PAN oraz Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego. W październiku 2015 r. została powołana na członka Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego.

Małgorzata Polkowska – doktor habilitowany, ekspert prawa międzynarodowego, w tym lotniczego i kosmicznego. Autorka kilkudziesięciu opracowań z tego zakresu w języku polskim i angielskim, wykładowca w kilku uczelniach w Polsce i za granicą (w tym w Kanadzie i USA); pracownik naukowy Akademii Sztuki Wojennej w Warszawie; pracowała od 1996 r. w Polskich Liniach Lotniczych PLL LOT S.A., a od 2003 r. w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Współpracowała z organizacjami międzynarodowymi, tj. Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Zrzeszeniem Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL); pierwszy w historii Polski członek Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO (2013–2016), Przewodnicząca UNPAX ICAO *Task Force* od 2015 r.

Piotr Ratnicki-Kiczka – adwokat, absolwent kierunku prawo na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Ukończył również podyplomowe studia

w zakresie obrotu nieruchomościami. Po ukończonej aplikacji adwokackiej oraz wpisie na listę adwokatów Pomorskiej Izby Adwokackiej praktykuje w ramach Kancelarii Adwokackiej w Gdańsku. Posiada kilkuletnią praktykę w stałej obsłudze podmiotów gospodarczych, m.in. z branży deweloperskiej, farmaceutycznej i spożywczej. Usługi świadczy zarówno dla podmiotów krajowych, jak i zagranicznych.

Specjalizuje się w stałym doradztwie w zakresie szeroko rozumianego prawa nieruchomości, farmaceutycznego, spożywczego, prawa reklamy oraz prawa nowych technologii, a także w zakresie kontraktów międzynarodowych. Reprezentuje również osoby prawne i fizyczne przed sądami powszechnymi i organami administracji publicznej.

Krzysztof Wesołowski – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uniwersytetu Szczecińskiego i Uniwersytetu Zielonogórskiego, kierownik Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, radca prawny, partner w kancelarii *Ambrożuk, Dąbrowski, Garnowski, Wesołowski Radcowie Prawni Sp.p.* w Szczecinie, Autor wielu prac z zakresu prawa przewozowego, w tym monografii „Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR” (2013), współautor opracowań: „Prawo przewozowe. Komentarz” (2014) i „Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz” (2015).

Dominika Wetoszka – adwokat, doktor nauk prawnych, absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego oraz stypendystka programu *LL.M. in International and Comparative Law na Chicago Kent College of Law*. W latach 2010–2012 odbyła aplikację adwokacką w Pomorskiej Izbie Adwokackiej w Gdańsku. W 2011 roku uczestniczyła w stażu zorganizowanym przez amerykańską kancelarię prawną *Holland & Knight w Jacksonville (USA)*. Wykonuje zawód adwokata w indywidualnej kancelarii adwokackiej. Od 2013 roku jest wykładowcą Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. *E. Kwiatkowskiego* w Gdyni i prowadzi zajęcia z prawa cywilnego, postępowania cywilnego i prawa morskiego. Od 2015 roku prowadzi zajęcia z zakresu prawa cywilnego dla aplikantów adwokackich Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku. Jest zastępcą członka Okręgowej Rady Adwokackiej w Gdańsku w kadencji 2016–2020 oraz członkiem Komisji Kształcenia Aplikantów Adwokackich przy ORA w Gdańsku.

Wykaz skrótów

1. Źródła prawa

CMR	Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokołu podpisania, sporządzone w Genewie 19.5.1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.)
KC	ustawa z 23.4.1964 r.– Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 459 ze zm.)
KM	ustawa z 18.9.2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 66)
KPC	ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1822 ze zm.)
PrOchŚr	ustawa z 27.4.2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 519 ze zm.)
PrPrzew	ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 915 ze zm.)

2. Organy orzekające

SA	Sąd Apelacyjny
SN	Sąd Najwyższy
SN (7)	Sąd Najwyższy w składzie 7 sędziów
SO	Sąd Okręgowy
SR	Sąd Rejonowy
TS UE	Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

3. Czasopisma i publikatory

Dz.U.	Dziennik Ustaw
Dz.Urz.	Dziennik Urzędowy
OSA	Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSN	Zbiór Orzeczeń Sądu Najwyższego. Orzeczenia Izby Cywilnej
OSNAPiUS	Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Administracyjna, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych

OSNC	Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Cywilna
OSNC-ZD	Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Cywilna-Zbiór Dodatkowy
OSNCPiUS	Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Cywilna, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSP	Orzecznictwo Sądów Polskich
OwSG	Orzecznictwo w Sprawach Gospodarczych
PS	Przegląd Sądowy
Wok.	Wokanda

4. Inne skróty

adw.	adwokat
art.	artykuł
ds.	do spraw
itp.	i tym podobne
m.in.	między innymi
NRA	Naczelna Rada Adwokacka
niepubl.	niepublikowany
np.	na przykład
orz.	orzeczenie
PIA	Pomorska Izba Adwokacka
pkt.	punkt
por.	porównaj
post.	postanowienie
poz.	pozycja
r.	rok
rep.	repertorium
RP	Rzeczpospolita Polska
s.	strona
sp. z o.o.	spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
t.j.	tekst jednolity
tn.	to znaczy
tzw.	tak zwany
uchw.	uchwała
UE	Unia Europejska
ust.	ustęp
w zw.	w związku
WPS	wartość przedmiotu sporu
ww.	wyżej wymieniony
wyr.	wyrok
zd.	zdanie

Wykaz skrótów

ze zm.	ze zmianami
zł	złoty
zob.	zobacz