

Autoreferat

przedstawiający dorobek i osiągnięcia naukowe,
w tym w szczególności określone w art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r.
o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki
(Dz. U. Nr 65, poz. 595 ze zm.)

I. Jerzy Kazimierz Gospodarek (w publikacjach używam jednego imienia, podpisując je jako Jerzy Gospodarek).

II. Informacje o wykształceniu i uzyskanym stopniu naukowym

Po zdaniu egzaminu maturalnego w II Liceum Ogólnokształcącym im. Jana Zamoyskiego w Lublinie podjąłem studia na Wydziale Prawa Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie i w 1969 r. uzyskałem **dyplom magistra prawa** na podstawie pracy nt. *Układ o ratowaniu kosmonautów, powrocie kosmonautów i zwrocie obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną z dnia 22 kwietnia 1968 r.*

Po roku stażu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Szczecinie podjąłem pracę w Zakładzie Prawa Transportowego na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej i wykorzystując doświadczenia praktyczne ze stażu w PKP, zająłem się w pracy badawczej problematyką prawną przewozów pasażerskich. Rezultatem tej pracy była moja rozprawa doktorska nt. *Zawarcie umowy przewozu osób*, na podstawie której w 1977 r. uzyskałem **stopień doktora nauk prawnych** na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Z satysfakcją mogę po latach stwierdzić, że promotorem tej rozprawy był nestor polskich prawników-transportowców prof. dr Władysław Górski, a recenzentami tak znamienici cywiliści, jak prof. dr hab. Zbigniew Radwański i prof. dr hab. Mieczysław Sośniak. Rozprawa w wersji częściowo zmienionej została wydana drukiem w 1979 r. przez Wydawnictwo Prawnicze, a w następnym roku otrzymałem za nią nagrodę stopnia trzeciego Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki.

III. Informacje o zatrudnieniu w jednostkach naukowych

W latach 1970-1977 byłem zatrudniony w **Zakładzie Prawa Transportowego na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej**, przechodząc od stanowiska asystenta, przez starszego asystenta do stanowiska adiunkta.

W 1977 r. rozpocząłem pracę na stanowisku adiunkta w **Katedrze Prawa Gospodarczego** ówczesnej **Szkoły Głównej Planowania i Statystyki** w Warszawie. W tej publicznej szkole wyższej – noszącej obecnie z powrotem nazwę **Szkoły Głównej Handlowej** w Warszawie – pracuję do dzisiaj. Od 2006 r. jestem w niej zatrudniony w charakterze starszego wykładowcy w wymienionej Katedrze i cały czas jest to moje podstawowe miejsce pracy.

Od połowy lat dziewięćdziesiątych ub. wieku pracowałem też okresowo w innych szkołach wyższych. W latach 1994-1997 byłem zatrudniony na podstawie umowy o pracę na stanowisku adiunkta w **Wyższej Szkole Zarządzania i Bankowości im. Pawła Włodkowica** w Płocku. W 1995 r. podjąłem pracę w **Wyższej Szkole Turystyki i Hotelarstwa** w Warszawie początkowo na podstawie umowy o dzieło, a od 1997 r. w wymiarze pełnego etatu na stanowisku docenta. Na podstawie uchwały Senatu tej uczelni, podjętej w wyniku postępowania oceniającego moje osiągnięcia, zostałem powołany na stanowisko profesora Wyższej Szkoły Turystyki i Hotelarstwa w Warszawie i pracowałem na tym stanowisku w latach 1998-2005. W roku akademickim 2005/2006 prowadziłem wykłady i seminaria dyplomowe na podstawie umowy o dzieło zawartej z **Wyższą Szkołą Organizacji Turystyki i Hotelarstwa** w Warszawie. Z kolei w roku akademickim 2008/2009 pracowałem w **Wyższej Szkole Ekonomiczno-Informatycznej** w Warszawie początkowo na podstawie umowy o dzieło, a następnie przez niecałe pół roku na podstawie umowy o pracę na stanowisku adiunkta. Od 1 października 2010 r. jestem zatrudniony na stanowisku adiunkta w **Szkole Głównej Służby Pożarniczej** w Warszawie na podstawie umowy o pracę na czas określony.

IV. Wskazanie osiągnięcia naukowego w rozumieniu art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595 ze zm.)

a) Jako osiągnięcie naukowe spełniające wymagania wskazanych przepisów ustawowych przedstawiam **jednotematyczny cykl publikacji nt. *Ewolucja ochrony praw pasażera w latach 1981-2011.***

b) Na wymieniony jednotematyczny cykl publikacji składają się następujące dzieła:

1. Rozdział pt. ***Kolejowy przewóz pasażerski*** w monografii ***Obywatel - Przedsiębiorstwo. Zagadnienia prawne świadczeń na rzecz konsumenta***, red. E. Łętowska, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1982, s. 163-190;

2. ***Ochrona podróżnego w nowym prawie przewozowym***, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach nr 850, Problemy Prawa Przewozowego nr 9, Katowice 1987, s. 90-114;
3. ***Odowiedzialność przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy podróżnego***, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 8, Prace Instytutu Ekonomiki Transportu nr 22, Szczecin 1987, s. 47-59;
4. ***Unifikacja transportnego prawa***, Sowriemiennoje Polskoje Prawo 1987, nr 1(73), s. 35-54.
5. ***Celowość ustawowych ograniczeń swobody kontraktowej w turystyce i rekreacji***, (w:) *Ustawowe ograniczenia swobody umów. Zagadnienia wybrane*, red. B. Gnela, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 312-328;
6. ***Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień***, (w:) *Odpowiedzialność cywilnoprawna w obrocie gospodarczym*, red. A. Śmieja, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 203, Wrocław 2011, s. 60-105;
7. ***Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej***, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu nr 22, Szczecin 2011, s. 55-68;
8. ***Zakres i rola obowiązków informacyjnych wobec pasażera - konsumenta na rynku turystycznym w świetle prawa UE***, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 697, Ekonomiczne Problemy Usług nr 82, Szczecin 2012, s. 181-200;
9. ***Ochrona pasażera jako wierzyciela w stosunkach z przewoźnikami w świetle prawa Unii Europejskiej***, (w:) *Ochrona interesów wierzycieli w stosunkach gospodarczych*, red. K. Szuma, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2013, s. 175-195.

c) **Cel naukowy wymienionego jednotematycznego cyklu publikacji i osiągnięte wyniki prac badawczych**

Podjęcie przeze mnie badań w dziedzinie ochrony praw pasażera było kwestią nowatorską i nieprzypadkowo nastąpiło w 1981 r., kiedy to ujawniły się rozmaite inicjatywy społeczne związane z przemianami społecznymi, gospodarczymi i politycznymi w Polsce. Wyrazem takich inicjatyw był badawczy problem międzyresortowy MR III 7 nt. *Doskonalenie systemu prawa*, realizowany pod kierownictwem ówczesnej doc. dr hab. E. Łętowskiej w zespole prawa cywilnego Instytutu Państwa i Prawa PAN. Celem tych badań było określenie pozycji

prawnej konsumenta wobec jednostek uspołecznionych w typowych, często występujących sytuacjach. Jednym z rodzajów takich sytuacji poddanych badaniu były stosunki prawne pasażera korzystającego z usług przedsiębiorstwa PKP. Wynikało to z faktu, że przewozy kolejowe na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku stanowiły – obok przewozów autobusowych i tramwajowych – dominującą gałąź transportu pasażerskiego. Stosunki te były przedmiotem analiz prawnych dokonanych przeze mnie w rozdziale pt. *Kolejowy przewóz pasażerski* monografii wymienionej w pkt. 1 przedstawianego cyklu publikacji. Dokonane analizy wymagały udzielenia odpowiedzi w takich kwestiach ogólnych, jak zwłaszcza charakter przepisów prawnych regulujących przewozy pasażerskie w badanym okresie, a także rola i efektywność tych regulacji w zakresie ochrony uzasadnionych interesów pasażera jako konsumenta będącego słabszą stroną w stosunkach z przedsiębiorstwem PKP. Wymagało to zbadania wielu zagadnień szczegółowych wyznaczających pozycję prawną pasażera – zwanego przez przepisy kolejowe mianem podróżnego, które zresztą do dzisiaj występuje w prawie przewozowym – w stosunku prawnym przewozu, ograniczających zakres odpowiedzialności kolei wobec podróżnego, jak również przyznających przedsiębiorstwu PKP uprawnienia władcze w stosunkach z klientami.

Podjęte badania wykazały, że stosunki przewozowe pasażera z przedsiębiorstwem PKP były na początku lat osiemdziesiątych XX wieku wciąż regulowane przez liczne, różnej rangi przepisy prawne, zawarte w szczególności w dekreście o przewozie przesyłek i osób kolejami z 1952 r. i jego często zmienianych przepisach wykonawczych, które nadmiernie uprzywilejowały kolej. Przepisy te miały charakter bezwzględnie obowiązujący i w drodze normatywnej ustalały prawa i obowiązki stron umowy przewozu, co w założeniu powinno być korzystne dla pasażera jako strony słabszej. W praktyce jednak dominujące znaczenie miały owe wydawane w formie zarządzeń i wciąż zmieniane przepisy wykonawcze do wskazanego dekretu, które nakładały nieraz nadmierne obowiązki na pasażerów, a w ogóle nie regulowały np. następstw nadmiernego przepełnienia pociągów, czy ważnej kwestii odpowiedniego informowania pasażerów o przysługujących im uprawnieniach przez przewoźnika kolejowego i jego pracowników. We wskazanym opracowaniu zgłosiłem daleko idące, uargumentowane zastrzeżenia w kwestii wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za nienależytą jakość usługi przewozowej, iluzorycznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa PKP z tytułu naruszenia obowiązku przewozu, całkowitego wyłączenia odpowiedzialności za opóźnienie w przewozie, jak również przedstawiłem krytyczne uwagi co do ograniczeń zakresu odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za bagaż pasażera. Ponadto krytycznej analizie zostały poddane uprawnienia władcze przyznane przedsiębiorstwu PKP w stosunkach z kontrahenta-

mi, a także swoiste kary umowne przysługujące na podstawie wskazanego dekretu z 1952 r. wyłącznie kolei, a nigdy podróżnemu, mające więcej wspólnego z karami grzywny niż z instytucją kary umownej uregulowaną w art. 483-485 k.c.

Wyniki powyższych badań dotyczących ochrony praw pasażera korzystającego z przewozów kolejowych były podstawą ogólnych, krytycznych refleksji co do roli przepisów kodeksu cywilnego w tym zakresie, jak też wniosku o potrzebie zastosowania bardziej efektywnych instrumentów prawnych ochrony słabszej strony, którą jest pasażer w stosunkach z przewoźnikiem kolejowym. Analogiczne wnioski wynikające z pozostałych opracowań, wchodzących w skład monografii wymienionej w pkt. 1 przedstawianego cyklu publikacji, dały asumpt do włączenia mnie i innych współautorów tej monografii do prac Centrum Obywatelskich Inicjatyw Ustawodawczych „Solidarności” – Społecznej Rady Legislacyjnej. Nastąpiło to w 1981 r. czyli jeszcze przed wydaniem drukiem wymienionej monografii. Na potrzeby tych prac przygotowałem w oparciu o wyniki badań zawarte w opracowaniu *Kolejowe przewozy pasażerskie* dokument zatytułowany *Uwagi dotyczące ochrony konsumenta korzystającego z przewozu koleją*. Dokument ten – podobnie jak materiały przygotowane przez pozostałych członków naszego zespołu – miał posłużyć do opracowania odpowiednich wniosków legislacyjnych przez Komisję ds. Reformy Prawa Cywilnego NSZZ „Solidarność”, co dokumentuje wydana po latach publikacja pt. *Obywatelskie inicjatywy ustawodawcze Solidarności 1980-1990*, przygotowana przez K. Barczyka, S. Grodziskiego i S. Grzybowski (Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2001). Niestety wprowadzony w Polsce 13 grudnia 1981 r. stan wojenny zatrzymał te prace i opóźnił o prawie rok druk monografii *Obywatel - Przedsiębiorstwo. Zagadnienia prawne świadczeń na rzecz konsumenta*.

Dostrzeżone problemy ochrony praw pasażera w zakresie przewozu kolejowego stanowiły punkt wyjścia do dalszych moich badań dotyczących instrumentów prawnych ochrony praw konsumenta korzystającego z innych gałęzi transportu pasażerskiego oraz zakresu tej ochrony. Inspiracją do tych badań było uchwalenie ustawy – Prawo przewozowe z 1984 r., której poświęciłem wiele moich publikacji, a w szczególności artykuł *Ochrona podróżnego w nowym prawie przewozowym*, wymieniony w pkt. 2 przedstawianego cyklu publikacji. Wskazana ustawa została oparta na wzorcach przejętych z wyżej omówionych unormowań dla przewozu kolejowego, co od początku musiało wywoływać zastrzeżenia. W powołanym artykule poddałem krytyce objęcie zakresem tej ustawy nie tylko przewozu kolejowego, samochodowego i w żegludze śródlądowej, ale także przewozu lotniczego bez uwzględnienia jego cech specyficznych, przy jednoczesnym wyłączeniu przewozu w komunikacji komunalnej, co spowodowało powstanie w tej dziedzinie luki prawnej. W publikacji tej postawiłem tezę, że

wskazana ustawa generalnie utrzymała stan braku odpowiedzialności przewoźników za szkody, których doznają podróżni i wątpliwe jest zapewnianie przez nią rzeczywistej ochrony praw pasażera.

W toku szczegółowych analiz podniosłem zastrzeżenia co do braku pełnego określenia w tej ustawie skutków naruszenia obowiązku przewozu przez przewoźnika, sposobu uregulowania instytucji regulaminów przewoźnika zatwierdzanych przez Ministra Komunikacji, odsuwania organizacji konsumenckich od wpływu – poprzez przedstawiane opinie – na ustalenia rozkładów jazdy i innych regulaminów wydawanych przez przewoźników, jak również zakwestionowałem słusność i zgodność z prawem wielu ustaleń wydanego w 1985 r. rozporządzenia w sprawie wykonania przepisów ustawy – Prawo przewozowe. Ponadto we wskazanym artykule zakwestionowałem pozbawiony sankcji, blankietowy charakter przepisu tej ustawy zobowiązującego przewoźnika do zapewnienia podróżnemu odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Wytknąłem tam także, że unormowania ustawy – Prawo przewozowe dotyczące zmiany umowy przewozu i odstąpienia od niej są w wielu kwestiach niekorzystne dla pasażera i bez należytego uzasadnienia ograniczają jego uprawnienia, a ogólnikowa regulacja przewozu zastępczego od początku stawia pod znakiem zapytania skuteczność egzekwowania tego uprawnienia. Poza tym podniosłem szereg wątpliwości prawnych związanych z przewozem rzeczy zabieranych przez podróżnych do środków transportowych, w tym do wagonów sypialnych i kuszetek. Ostateczne zaś konkluzje zawarte we wskazanym artykule sprowadziły się do generalnego wniosku, że ustawa – Prawo przewozowe z 1984 r. i jej przepisy wykonawcze nie zapewniły należytej ochrony prawnej pasażerom. Nie uwzględniły one uzasadnionych interesów pasażerów i wyraźnie faworyzowały przewoźników, co pozostawało w sprzeczności z oficjalnym uzasadnieniem projektu tej ustawy. Piszę to po latach z nutką żalu, gdyż uczestniczyłem w pracach komisji sejmowych nad projektem wskazanej ustawy jako ekspert Federacji Konsumentów, której stanowiska nie chciano wówczas uwzględnić właściwie w żadnej kwestii dotyczącej ochrony praw pasażera.

Dopełnieniem analiz dotyczących problematyki ochrony praw pasażera w świetle ustawy – Prawo przewozowe jest artykuł nt. ***Odpowiedzialność przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy pasażera***, wymieniony w pkt. 3 przedstawianego cyklu publikacji. W opracowaniu tym, znajdującym się w publikacji wydanej z okazji 70. urodzin i 40-lecia pracy naukowej i dydaktycznej prof. zw. dr. Władysława Górskiego, zająłem się problemami prawnymi wynikłymi z częściowego uregulowania w ustawie – Prawo przewozowe kwestii odpowiedzialności przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy zazwyczaj wnoszone do pomieszczeń przeznaczonych do spania w środkach transportowych. Podjęte w tym zakresie badania do-

prowadziły mnie do wniosku, że to nowe unormowanie prawa przewozowego jest niekorzystne dla podróżnego, gdyż prowadzi do złagodzenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy wniesione przez podróżnego. Wykazałem też, że niejasny i wywołujący wiele wątpliwości jest stosunek tego unormowania do regulacji tych zagadnień w art. 852 § 1 k.c. Te niejasności oddziaływały negatywnie na ochronę praw podróżnego, gdyż były źródłem bezpodstawnych twierdzeń o braku odpowiedzialności przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy podróżnego wniesione do kuszetek, które jakoby nie służą do spania. Taka sytuacja uprzywilejowywała wymienione przedsiębiorstwo i umożliwiała mu dalsze ograniczanie zakresu jego odpowiedzialności dzięki praktyce nieprzyjmowania na przechowanie rzeczy, które zazwyczaj nie są wnoszone przez pasażerów do wagonów sypialnych i kuszetek. We wskazanym opracowaniu wyraziłem pogląd, że uregulowanie przez ustawę – Prawo przewozowe z 1984 r. kwestii odpowiedzialności przedsiębiorstwa wagonów sypialnych poszło dokładnie w odwrotnym kierunku niż rozwiązanie postulowane w nauce prawa, aby była to odpowiedzialność zaostrzona, którą ponoszą utrzymujący zarobkowo hotele i podobne zakłady.

Problematyka ochrony praw pasażera w świetle ustawy – Prawo przewozowe znalazła się też w centrum rozważań mojego studium opublikowanego w języku rosyjskim pt. *Unifikacja transportnego prawa*, omawiającego najważniejsze ustalenia tej ustawy na potrzeby prawników zagranicznych. Studium to, wymienione w pkt. 4 przedstawianego cyklu publikacji, uświadamia, jak trudne zadanie stanowiło kompleksowe ujednoczenie przepisów prawa przewozowego w Polsce dla czterech podstawowych gałęzi transportu. Pomimo aż 15 lat trwających prac nad projektem tej ustawy jej uchwalenie nie zakończyło dyskusji i sporów nad zakresem przedmiotowym wskazanego aktu oraz większością jego ustaleń. W opracowaniu tym podniosłem zastrzeżenia co do objęcia zakresem analizowanej ustawy transportu lotniczego, a wyłączenia przewozów w komunikacji komunalnej, co spowodowało lukę prawną w tej dziedzinie. Takie rozwiązania były niekorzystne z punktu widzenia ochrony praw pasażera, co potwierdziło się w toku stosowania tej ustawy, wymuszając jej zmiany w latach dziewięćdziesiątych XX wieku i późniejszych.

W wymienionym studium, którego ogólny charakter ograniczał możliwości pełnego przedstawienia kwestii ochrony praw pasażera, wskazałem na brak uregulowania przez ustawę – Prawo przewozowe następstw naruszenia obowiązku przewozu przez przewoźnika, ogólnikowość uregulowania zagadnień przewozów zastępczych, iluzoryczny charakter odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w przewozie pasażera, jak również na wątpliwości wynikające z uregulowania w tej ustawie kwestii przewozu rzeczy zabieranych przez podróż-

nych do środków transportowych, w tym do wagonów sypialnych i kuszetek, oraz związaną z tym odpowiedzialność przewoźnika i przedsiębiorstwa wagonów sypialnych. Te mankamenty wskazanej ustawy tylko w małym stopniu były równoważone przez jej uregulowania korzystne dla pasażerów. W powołanym opracowaniu do takich pozytywnie ocenianych z punktu widzenia pasażera unormowań zaliczyłem w szczególności uregulowanie możliwości zawarcia umowy przewozu przez zajęcie miejsca w środku transportowym, ustalenie zasad przewozów grupowych, zniesienie limitu odszkodowania za szkody osobowe pasażera lotniczego w przewozach krajowych, jak też jednoznaczne uregulowanie kwestii obowiązkowej reklamacji w odniesieniu do wszystkich gałęzi transportu objętych unifikacją. Uregulowanie tych kwestii przez nowe prawo przewozowe stanowiło w owym czasie pewien postęp w porównaniu z dotychczasowymi unormowaniami prawnymi lub nieraz ich brakiem, ale nie oznaczało to wystarczającego polepszenia sytuacji prawnej pasażera w stosunkach z przewoźnikami, co wyraźnie podkreśliłem we wskazanym studium.

Do problematyki ochrony praw pasażera powróciłem po latach, gdy zaczęły w niej występować fundamentalne zmiany, będące następstwem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej. Znalazło to wyraz w artykule nt. *Celowość ustawowych ograniczeń swobody kontraktowej w turystyce i rekreacji*, stanowiącym część rozdziału VII pt. *Ustawowe ograniczenia swobody umów ze względu na ochronę konkurencji lub ochronę konsumentów* monografii powołanej w pkt. 5 przedstawianego cyklu publikacji. W tym artykule poddałem analizie rosnącą liczbę aktów ustawowych ograniczających swobodę kontraktową w odniesieniu do różnych typów umów o świadczenie usług turystycznych, w tym co do umowy przewozu, która ma olbrzymie znaczenie dla turystyki. Wymagało to zbadania celu i zakresu tych ustawowych ograniczeń, przy uwzględnieniu, że pojęcie ustawy użyte w art. 353¹ k.c. powinno być rozumiane szeroko jako obejmujące wszelkie źródła prawa powszechnie obowiązującego w Polsce. Jednak ze względu na ograniczoną objętość opracowania analizom poddałem tylko rozporządzenia unijne dotyczące przewozów pasażerskich wydane w pierwszym dziesięcioleciu XXI wieku, odsyłając w kwestiach innych ograniczeń ustawowych dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego do mojej publikacji pt. *Prawo w turystyce* (Difin, Warszawa 2006, s. 306-314 oraz 392-413).

We wskazanym artykule poddałem badaniu w szczególności ustalenia rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenia nr 1007/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenia nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, które to akty prawa pochodnego UE dotyczące transportu lotniczego zakazują wprowadzania w drodze klauzul umownych ograniczeń i wyłączeń praw pasażerów lotniczych oraz odpowiedzial-

ności cywilnej ponoszonej przez przewoźników lotniczych. Tego rodzaju ustalenia chroniące prawa pasażera znalazły się też w rozporządzeniu nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Te regulacje wzorowane na ustaleniach przyjętych dla przewozów lotniczych mają charakter semiimperatywny, umożliwiając przewoźnikom kolejowym oferowanie korzystniejszych warunków umownych. Podobny charakter miały mieć – w owym czasie dopiero przygotowywane – analogiczne rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw pasażerów podróżujących żeglugą morską i żeglugą śródlądową oraz w transporcie autobusowym i autokarowym. Toteż w podsumowaniu dokonanych analiz podkreśliłem, że zjawisko obejmowania kolejnych gałęzi transportu pasażerskiego rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady służy lepszej ochronie praw pasażerów korzystających z przewozów w poszczególnych gałęziach transportu, sprzyjając kształtowaniu się nowej dziedziny prawa nastawionej na ochronę konsumentów, która zaczyna być nazywana mianem prawa podróżniczego. Wyraziłem przy tym pewne obawy, że szeroki zasięg tych regulacji prawa pochodnego UE i wprowadzane przez nie ograniczenia swobody kontraktowej są nie do końca przemyślane co do skutków prawnych, które będą powodować.

Różne konsekwencje prawne w zakresie ochrony praw pasażera, wynikające z przemian polskiego prawa przewozowego pod wpływem prawa UE, objawiają się w ostatnich latach zwłaszcza w sferze odpowiedzialności cywilnej przewoźników. Tym właśnie zagadnieniom jest poświęcone w szczególności moje obszerne studium pt. *Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień*, wymienione w pkt. 6 przedstawianego cyklu publikacji. Na wstępie poddałem w nim analizie pojęcie przedsiębiorcy turystycznego, które w różnych znaczeniach występuje w literaturze prawniczej. Pojęcie to powinno być rozumiane szeroko, obejmując wszystkie rodzaje usług turystycznych, w tym usługi przewozowe. W takim rozumieniu przedsiębiorcami turystycznymi są też przewoźnicy świadczący usługi przewozowe w poszczególnych gałęziach transportu pasażerskiego.

Wskazane studium było próbą wyciągnięcia uogólniających wniosków w odniesieniu do bardzo licznych regulacji prawnych dotyczących odpowiedzialności cywilnej tych przedsiębiorców turystycznych, których świadczone usługi mają największe znaczenie dla osób podróżujących. Życie i zdrowie takich osób, jak również ich interesy majątkowe, są często zagrożone podczas podróży. Dotyczy to w szczególności świadczenia na rzecz osób podróżujących usług organizatorskich biur podróży, jak również usług hotelarskich i przewozowych. Dokonane w tym studium analizy zmierzały do określenia zasad i zakresu odpowiedzialności cywilnej poszczególnych rodzajów przedsiębiorców turystycznych, poświęcając przy tym naj-

więcej uwagi odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej przewoźników. Wynikało to z faktu, że właśnie odpowiedzialność cywilna przewoźników jest w wyjątkowo różnicowany sposób uregulowana zarówno przez przepisy prawa polskiego, prawa międzynarodowego, jak również prawa UE. Co więcej, przepisy te podlegały w ostatnich latach częstym zmianom, co dodatkowo komplikowało ich badanie i wymagało dokonywania kilkakrotnych aktualizacji opracowania w toku trwającego aż ponad trzy lata druku tej publikacji.

Dokonane we wskazanym studium analizy zasad i zakresu odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażerów w poszczególnych gałęziach transportu doprowadziły mnie do wniosku, że chociaż z reguły jest to odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka, korzystnej dla pasażerów, to obowiązujące w tym zakresie regulacje prawne wywołują wiele wątpliwości i zastrzeżeń, co nie służy ochronie praw poszkodowanego pasażera. Przy tym jego sytuację prawną pogarsza fakt ustalenia w konwencjach międzynarodowych licznych kwotowych ograniczeń odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźników. Poprawy ochrony praw pasażera w tej dziedzinie trudno oczekiwać, ale daje się zauważyć stopniowe zmniejszanie różnicowania regulacji prawnych obowiązujących w tym zakresie. Sprzyja temu tendencja przejmowania odpowiednich ustaleń konwencji międzynarodowych przez rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady i rozszerzania zakresu stosowania tych ustaleń na przewozy krajowe, co nastąpiło w odniesieniu do transportu lotniczego, kolejowego oraz morskiego.

W tymże studium dokonałem też analizy zasad i zakresu odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób. Zagadnienia te, wywołujące do tej pory najwięcej zastrzeżeń z punktu widzenia ochrony praw pasażera, wreszcie doczekały się przełomowych ustaleń prawnych. W opracowaniu wskazałem, że nastąpiło to pod wpływem regulacji prawa pochodnego UE dotyczących odpowiedzialności przewoźnika lotniczego i kolejowego z tytułu opóźnienia lub odwołania środka transportowego. Te unijne unormowania stały się dla Trybunału Konstytucyjnego źródłem nowego spojrzenia na ustawę – Prawo przewozowe z 1984 r. Wyrok tego Trybunału z 2 grudnia 2008 r. (sygn. akt K 37/07) uznał za niezgodne z Konstytucją RP ustalenia wymienionej ustawy, uzależniające odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie lub odwołanie regularnie kursującego środka komunikacji od wykazania winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Przyjąłem to jako osobistą satysfakcję, że te krytykowane w nauce prawa regulacje prawa przewozowego wprowadzające iluzoryczną odpowiedzialność przewoźnika, co podnosiłem już w czasie ich uchwalania, wreszcie po latach przestały obowiązywać. W opracowaniu tym ponadto wskazałem, że należy oczekiwać dalszych zmian ustawy – Prawo przewozowe, aby jej przepisy należycie chroniły prawa majątkowe pasażera, ale dotychczas to nie nastąpiło.

Natomiast dalszy postęp w ochronie praw pasażera nastąpił w prawie pochodnym UE, które wzbogaciło się w ostatnim czasie o rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1177/2010 o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym. Co prawda są one stosowane dopiero od kilku miesięcy (pierwsze od 18 grudnia 2012 r., a drugie od 1 marca 2013 r.), ale ich ustalenia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie i odwołanie przewozu pasażera zmierzają we wskazanych gałęziach transportu we właściwym kierunku. Zawierają one normy prawne o charakterze semiimperatywnym i opierają tę odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, korzystnej dla pasażerów, co we wskazanym studium doprowadziło mnie do wniosku o przełomowym, szczególnym znaczeniu tych regulacji prawa unijnego.

Nie tak optymistyczne wnioski wyciągnąłem zaś z analizy unormowań prawnych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie bagażu oraz za opóźnienie w jego przewozie. W powołanym opracowaniu podkreśliłem, że w warunkach gospodarki rynkowej trzeba inaczej spojrzeć na ustalenia w tych kwestiach ustawy – Prawo przewozowe niż to przed laty zrobił ustawodawca i zapewnić pasażerom lepszą ochronę ich praw majątkowych związanych z przewozem bagażu. Zarazem jednak podniosłem, że trudno jest zakwestionować zasadność licznych ustaleń konwencji międzynarodowych z dziedziny transportu morskiego, lotniczego i kolejowego, wprowadzających ograniczenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika za bagaż i ustalających kwotowe ograniczenia odszkodowań z tego tytułu. Limity odszkodowań w przewozach międzynarodowych mają długą tradycję i podważanie tych ustaleń konwencji międzynarodowych nie ma większego sensu.

Dalsze moje badania naukowe związane z ochroną praw pasażera zmierzały do ustalenia celu i zakresu tej ochrony, co znalazło wyraz w artykule pt. *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej*, wymienionym w pkt. 7 przedstawianego cyklu publikacji. W opracowaniu tym postawiłem tezę, że wzrost mobilności obywateli UE pod koniec XX i na początku XXI wieku był źródłem zmian w polityce konsumenckiej i polityce transportowej UE. Dokonana analiza źródeł prawa pierwotnego i pochodnego UE prowadzi do wniosku, że dopiero w ostatnich latach instytucje UE dostrzegły konieczność koordynacji polityki konsumenckiej i transportowej, w tym w zakresie problematyki bezpieczeństwa. Właśnie w omawianym artykule wykazałem, że dopiero w *Strategii polityki konsumenckiej UE na lata 2007-2013* znalazły się zobowiązania do podjęcia odpowiednich działań koordynacyjnych w tym zakresie z jednoczesnym wyznaczeniem trzech głównych celów Komisji Europejskiej w polityce konsumenckiej w postaci wzmocnienia pozycji

konsumentów w UE, zwiększenia ich dobrobytu oraz zapewnienia skutecznej ich ochrony przed zagrożeniami. Tym samym nastąpiło skorelowanie tych działań prokonsumenckich UE z celami polityki transportowej w postaci zwiększenia praw pasażerów w UE, wyznaczonymi w Białej Księdze z 12 września 2001 r. *Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje*, a skonkretyzowanymi w komunikacie Komisji Europejskiej z 16 lutego 2005 r. *Wzmocnienie praw pasażerów w Unii Europejskiej*.

Wynikający z prawa UE podstawowy cel ochrony konsumenta na rynku usług transportowych UE w postaci wzmocnienia praw pasażerów korzystających z różnych gałęzi transportu, jak również cel pochodny w postaci likwidacji rozdrobnienia rynku wewnętrznego przewozów pasażerskich, zostały we wskazanym artykule poddane ocenie co do stopnia realizacji tych celów. Dokonane analizy doprowadziły mnie do generalnego wniosku, że realizowana w UE polityka konsumencka oraz polityka transportowa przyniosły wyraźne skutki, gdyż nastąpiło wzmocnienie ochrony praw pasażerów. Jednak ta ochrona jest mocno zróżnicowana w poszczególnych gałęziach transportu pasażerskiego. Najbardziej jest rozbudowana w transporcie lotniczym, którego regulacje prawne posłużyły za wzór zwłaszcza dla transportu kolejowego, ale one również wymagają dalszych zmian. W sektorze transportu wodnego oraz w przewozach autobusowych i autokarowych można mówić jedynie o minimalnym zakresie ochrony praw pasażerów i to dopiero od niedawna. Dzięki zastosowaniu formy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady poziom ochrony praw pasażerów w UE szybko wyrównuje się w państwach członkowskich, co sprzyja ograniczaniu rozdrobnienia rynku wewnętrznego przewozów pasażerskich. Niestety proces ten jest opóźniany przez ograniczenia i wyłączenia zastosowania poszczególnych rozporządzeń unijnych w transporcie kolejowym, przewozach drogą morską i w żegludze śródlądowej oraz w transporcie autobusowym i autokarowym, wprowadzane przez poszczególne państwa członkowskie UE. Polska nie stanowi pod tym względem wyjątku.

Kolejnym przedmiotem moich badań dotyczących ochrony praw pasażera była niedoceniana często problematyka znaczenia informacji w stosunkach z prawnymi z udziałem konsumentów. Zagadnienia te poddałem analizie w artykule nt. ***Zakres i rola obowiązków informacyjnych wobec pasażera - konsumenta na rynku turystycznym w świetle prawa UE***, wymienionym w pkt. 8 przedstawianego cyklu publikacji. W pracy tej zwróciłem uwagę na nowe zjawisko w postaci rozbudowanych obowiązków informacyjnych ciążących na przewoźnikach w stosunku do pasażerów korzystających z ich usług. Obowiązki te wprowadziły rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady wydawane zwłaszcza w ostatnich latach dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego, a dla transportu lotniczego już znacznie wcześniej, gdyż

od końca lat osiemdziesiątych XX wieku. Toteż celem omawianego artykułu było zbadanie roli i zakresu obowiązków informacyjnych nałożonych na przewoźników przez źródła prawa pochodnego UE. Wymagało to uwzględnienia, że nie liczba informacji lecz ich jakość jest ważna dla każdego konsumenta, a przy tym powinny być one udzielane w odpowiednim czasie zarówno przed zawarciem umowy, jak też po jej zawarciu w toku wykonywania powstałego zobowiązania umownego, a nawet po jego wykonaniu, gdy w ocenie konsumenta to wykonanie było nienależyte. Ma to szczególne znaczenie w przewozach pasażerskich, gdyż nie-raz wiążą się one z koniecznością zmiany ustaleń zawartej umowy przewozu lub odstąpienia od niej, co wymaga uzyskania przez pasażera odpowiednich informacji koniecznych do podjęcia racjonalnych decyzji.

Dokonane we wskazanym artykule analizy prowadzą do wielu znaczących wniosków o charakterze ogólnym i szczegółowym. Daje się zauważyć stopniowy wzrost liczby obowiązków informacyjnych, które prawo UE nakłada nie tylko na przewoźników, ale także na inne podmioty działające w poszczególnych gałęziach transportu pasażerskiego. Niewątpliwie zakres tych obowiązków rozszerza się i są one ustalane przez szczegółowo formułowane przepisy prawa pochodnego UE w postaci rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady. Szczególne znaczenie ma obowiązek informacyjny przewoźników w odniesieniu do pasażerów będących osobami niepełnosprawnymi lub osobami o ograniczonej sprawności ruchowej. Wiąże się on bowiem z możliwością korzystania przez te osoby z takich praw podstawowych, jak swoboda przemieszczania się, wolność wyboru i brak dyskryminacji.

W publikacji tej zająłem stanowisko, że można już mówić o ukształtowaniu się we wszystkich gałęziach transportu pasażerskiego ogólnego obowiązku przewoźników informowania pasażerów o przysługujących im prawach na podstawie poszczególnych rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady. Takie rozporządzenia zostały najwcześniej wydane dla transportu lotniczego, co nadało im pionierski charakter. Posłużyły one za wzór do wydawania aktów w tej formie dla innych gałęzi transportu pasażerskiego. Obecnie dla każdej z tych gałęzi zostało już wydane co najmniej jedno rozporządzenie dotyczące praw pasażerów korzystających z danego rodzaju usług przewozowych, przy czym dla przewozów w żegludze morskiej i śródlądowej został przyjęty jeden wspólny akt. Z tego tworzonego systemu praw pasażerów w UE zostały wyłączone – ze względu na swoje specyficzne cechy – prawa pasażerów korzystających z transportu miejskiego i podmiejskiego, z czym należy się zgodzić. Chociaż rozporządzenia wydane dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz transportu autobusowego i autokarowego są stosowane dopiero od niedawna, to jednak można już stwierdzić kształtowanie się systemu praw pasażerów w UE, który w niezbyt odległej przyszłości zapewne doprowadzi do

przyjęcia karty praw pasażera w UE lub może nawet unijnego kodeksu praw pasażera ustalonego w formie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. Jak podkreśliłem we wskazanym artykule, byłoby to celowe, gdyż obecnie daje się zauważyć, że między rozporządzeniami ustalającymi prawa pasażera w poszczególnych gałęziach transportu pasażerskiego występują różnice, które nie mają uzasadnienia w cechach specyficznych danej gałęzi. Trzeba też zauważyć, że położenie prawne pasażera pogarszają niedobre i niespójne tłumaczenia tych rozporządzeń na język polski, co wywołuje dodatkowe wątpliwości. Konieczna jest również kompleksowa ocena wywiązywania się przewoźników z ich obowiązków informacyjnych wobec pasażerów, gdyż badania i raporty powołane w tym opracowaniu dowodzą, że informacje dostarczane pasażerom są nieraz ogólnikowe, mylące lub nieprecyzyjne. Niewątpliwie ważną rolę do spełnienia w tym zakresie mają krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów poszczególnych rozporządzeń ustanawiających prawa pasażera w UE. Te organy wyznaczone w każdym państwie członkowskim UE powinny współpracować z siecią Europejskich Centrów Konsumenckich, organizacjami konsumenckimi i powiatowymi (miejskimi) rzecznikami konsumentów w realizacji zapoczątkowanej przez Komisję Europejską w 2010 r. kampanii informacyjnej, dotyczącej dostępu pasażerów do informacji o przysługujących im prawach. Nie da się przecenić roli informacji w stosunkach pasażerów z przewoźnikami. Bez wątpienia obowiązki informacyjne nałożone na przewoźników przez prawo pochodne UE są nader ważne dla racjonalnego podejmowania przez pasażera decyzji związanych z zawarciem i wykonaniem umowy przewozu oraz skutecznym dochodzeniem swoich praw w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez przewoźnika.

W wymienionym artykule zająłem stanowisko, że obecnie trudno jest jeszcze stwierdzić definitywne ukształtowanie się prawa podmiotowego pasażera do informacji jako odpowiednika obowiązków informacyjnych po stronie przewoźnika. W tym kierunku zmierzają poddane analizie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. W szerszym kontekście prawo to kształtuje się w ramach prawa konsumenta do informacji, które z kolei pozostaje w związku z jednym z praw podstawowych, którym jest wolność informacji, wymieniona w art. 11 Karty Praw Podstawowych UE. Uzasadniony wydaje się generalny wniosek, że prawo pasażera do informacji i odpowiadające mu obowiązki informacyjne przewoźnika powodują wzrost ochrony pasażera jako konsumenta.

Zwieńczeniem moich badań naukowych w dziedzinie ochrony praw pasażera jest – opublikowany z ponad półrocznym opóźnieniem – artykuł *Ochrona pasażera jako wierzyciela w stosunkach z przewoźnikami w świetle prawa Unii Europejskiej*, wymieniony w pkt. 9 przedstawianego cyklu publikacji. Opracowanie to miało na celu zbadanie instrumentów

prawnych wprowadzonych przez prawo pochodne UE, służących ochronie pasażera jako strony słabszej w stosunku zobowiązaniowym przewozu. Wymagało to dokonania odpowiednich analiz rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady przyjętych dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego, a także skonfrontowania ich ustaleń z najnowszym komunikatem Komisji Europejskiej z 19 grudnia 2011 r. pt. *Europejska wizja dotycząca pasażerów: komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu*. Wymieniony akt tzw. miękkiego prawa UE zdefiniował dziesięć najważniejszych praw pasażerów w UE i podjął próbę wyznaczenia zakresu tych praw na podstawie praktyki stosowania unijnych przepisów i wykładni Trybunału Sprawiedliwości. Te, co prawda, niewiążące ustalenia są – mającą znaczenie na przyszłość – zapowiedzią tzw. wizji bardziej intermodalnej realizacji unijnej polityki w zakresie przewozów pasażerskich i odchodzenia od ustalania odrębnych regulacji prawnych dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego.

W tym artykule punktem wyjścia w badaniu ustaleń rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady przyjętych dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego było uwzględnienie faktu, że akty te zawierają z reguły normy o charakterze semiimperatywnym lub imperatywnym, co zapewnia przynajmniej minimalny poziom ochrony pasażerów, a w przypadku norm semiimperatywnych umożliwia przewoźnikom oferowanie korzystniejszych warunków przewozu od ustalonych w danym rozporządzeniu unijnym. Wykorzystanie formy prawnej rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady jest niespotykaną w UE formą ochrony konsumentów, gdyż dominują w tej dziedzinie dyrektywy. Wniosek wyjściowy był zatem dosyć oczywisty, że prawodawca unijny przywiązuje obecnie wyjątkowo duże znaczenie do ochrony praw pasażerów i dąży do stworzenia spójnego systemu ochrony tych praw.

Dokonane przeze mnie analizy ustawodawstwa unijnego, zapewniającego ochronę pasażera jako wierzyciela w stosunkach z przewoźnikami, wymagały zbadania takich uprawnień pasażera, jak uprawnienie do uzyskania świadczenia przewozowego, do odstąpienia od umowy przewozu, do odszkodowania oraz do informacji i pomocy. Z tych analiz wynika, że prawo pochodne UE zapewnia pasażerowi zróżnicowane instrumenty prawne służące ochronie jego praw jako słabszej strony umowy przewozu. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady przyznają pasażerowi uprawnienie do uzyskania świadczenia przewozowego w sytuacjach szczególnych, którymi są odmowa przyjęcia na pokład środka transportowego z powodu nadkompletu oraz odwołanie lotu, pociągu, kursu statku morskiego lub żeglugi śródlądowej bądź odjazdu autobusu. W praktyce jednak ta ochrona pasażera w razie zakłócenia podróży nie zawsze jest wystarczająca i nieraz pasażer jest w istocie zmuszany w tego rodzaju sytuacjach do odstąpienia od umowy przewozu. Jak wykazałem we wskazanym artykule, podsta-

wy prawne takiego odstąpienia nie są jednoznacznie uregulowane przez unijne rozporządzenia dotyczące transportu lotniczego i kolejowego.

W opracowaniu tym podkreśliłem, że największe znaczenie praktyczne dla pasażera w jego stosunkach z przewoźnikami poszczególnych gałęzi transportu mają ustalenia powołanych unijnych rozporządzeń dotyczące zryczałtowanych odszkodowań przysługujących w razie odmowy przyjęcia na pokład z powodu nadkompletu, odwołania lub opóźnienia środka transportowego. Jednakże spełnianie przez tę instytucję prawną ważnej funkcji swoistej kary ustawowej w oznaczonych sytuacjach zakłóceń podróży jest ograniczone przez nie zawsze precyzyjne regulacje prawne oraz występujące w nich systemy odesłań i wyłączeń.

Ponadto w wymienionym artykule zwróciłem uwagę na niedoceniane znaczenie ochronne w stosunkach pasażera z przewoźnikami tych regulacji rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady, które ustalają uprawnienie pasażera do uzyskania informacji dotyczących danego przewozu oraz uprawnienia opiekuńcze w sytuacjach zakłóceń w podróży. Te uprawnienia o charakterze uzupełniającym oddziałują na stosunki pasażera z danym przewoźnikiem, wpływając na egzekwowanie uprawnień zasadniczych, czyli uprawnienia do uzyskania świadczenia przewozowego lub odszkodowawczego. Trzeba zatem uznać racje prowadzonej w UE od 2010 r. kampanii informacyjnej nt. praw pasażera, jak również zaakceptować celowość mobilizowania krajowych organów wykonawczych, odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów wskazanych rozporządzeń, do wpływania na przewoźników, aby tworzyli skuteczne systemy opiekuńcze dla pasażerów, których podróż została zakłócona.

We wnioskach końcowych wskazanego artykułu zająłem stanowisko, że rozporządzenia unijne – poddane analizie z punktu widzenia ochrony pasażera jako wierzyciela w stosunkach z przewoźnikami – zasługują ogólnie na pozytywną ocenę. Ustalenia tych aktów prawa pochodnego UE wzmacniają pozycję prawną pasażera i dają mu liczne instrumenty ochrony jego praw. Prowadzi to do zapewnienia szerokiego zakresu uprawnień pasażera i wymaga w istocie podwyższonej staranności przewoźnika przy wykonywaniu jego szeroko ujętych obowiązków. Ocena ta musi być jednak obniżona zwłaszcza z takiego ważnego powodu, że akty te pozostawiły państwom członkowskim UE możliwość wyłączenia różnych rodzajów przewozów pasażerskich z zakresu stosowania poszczególnych rozporządzeń. Powiększa to nieśpójność między tymi aktami. Ponadto trudno nie wytknąć różnic między nimi wynikających nie tylko z cech specyficznych poszczególnych gałęzi transportu, co jest oczywiście zrozumiałe, ale też z braku konsekwencji prawodawcy unijnego. Sytuację pogarszają wspomniane wyżej fatalne tłumaczenia wskazanych rozporządzeń unijnych na język polski. Toteż zapowiedziane w powołanym wyżej komunikacie Komisji Europejskiej stworzenie „wizji bardziej

intermodalnej” polityki transportowej UE w zakresie przewozów pasażerskich wydaje się obecnie bardziej sprawą celów i zamiarów niż realnych możliwości. Na potwierdzenie słuszności takiej oceny podniosłem w wymienionym artykule argument, że ustalony w tym komunikacie katalog praw pasażera w UE nie jest racjonalnie zbudowany, gdyż prawa te zostały wyróżnione na podstawie niejednorodnych kryteriów i w konsekwencji częściowo nakładają się na siebie. Dążenie do prostoty i zrozumiałości tych praw dla każdego pasażera spowodowało nieprecyzyjność ich sformułowań z punktu widzenia prawnego.

W podsumowaniu przedstawiania jednotematycznego cyklu publikacji nt. *Ewolucja ochrony praw pasażera w latach 1981-2011* wyrażam przekonanie, że składające się na ten cykl dzieła dotyczą problematyki ważnej w istocie dla każdego i ukazują **proces stopniowego przekształcania** jej regulacji prawnych od **stanu braku ochrony praw pasażera w Polsce** na początku lat osiemdziesiątych XX wieku, poprzez **iluzoryczną ochronę** na podstawie ustawy – Prawo przewozowe z 1984 r., która ze stosunkowo niewielkimi zmianami do dzisiaj obowiązuje, aż do obecnej sytuacji **regulowania praw pasażera rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady** przyjmowanymi dla poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego, wiążącymi w całości i bezpośrednio stosowanymi w każdym państwie członkowskim UE. Wymienione publikacje tworzące jednotematyczny cykl to dzieła opublikowane w trzech przypadkach jako rozdziały monografii wydanych przez renomowane wydawnictwa (Ossolineum i Wolters Kluwer oraz Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu), a pozostałe mają charakter artykułowy i zostały opublikowane w recenzowanych czasopismach, umieszczonych na liście B wykazu czasopism punktowanych MNiSzW, będących pracami naukowymi lub zeszytami naukowymi uniwersytetów lub uniwersytetów ekonomicznych, ale w jednym przypadku chodzi o czasopismo w języku rosyjskim Instytutu Państwa i Prawa PAN wydawane w owym czasie przez Ossolineum. Łącznie objętość tych publikacji wynosi ok. 10 a.w. Dzieła składające się na przedstawiony cykl publikacji stanowią w polskiej literaturze prawa przewozowego, a w istocie także prawa konsumenckiego, całościowe i w pełni aktualne zanalizowanie uwarunkowań prawnych ochrony praw pasażera zarówno w minionym okresie, jak też obecnie. Wskazują one cele, zakres i instrumenty tej ochrony, przy okazji uświadamiając pozytywne skutki w tej dziedzinie członkostwa w UE, bez którego ochrona praw pasażera w Polsce byłaby nadal iluzoryczna. Ten cykl publikacji zarazem dowodzi, jak skomplikowanym procesem jest regulowanie sytuacji prawnej pasażera z uwzględnieniem odmienności poszczególnych gałęzi transportu i uwarunkowań międzynarodowych. Wszystko to upoważnia do wniosku, że rezultat badań w zakresie ochrony praw pasażera w postaci wskazanego cyklu publikacji może być uznany za **znaczny wkład autora w rozwój prawa przewozowego**.

V. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych i dorobku naukowego

a) publikacje naukowe

Moje zainteresowania naukowe początkowo były skoncentrowane na prawie kosmicznym i prawie przewozowym. Problematyka **prawa kosmicznego** była mi bliska ze względu na wspomnianą wyżej tematykę pracy magisterskiej. Zagadnienia prawne z tego zakresu przedstawiłem w kilku artykułach naukowych publikowanych na łamach „Postępów Astronautyki”. Do najważniejszych moich prac z tego zakresu należą: *Ratowanie życia kosmonautów. Zagadnienia prawne*, *Zwyczaj międzynarodowy w prawie kosmicznym*, *Prawo kosmiczne w systemie prawa*, opublikowane jeszcze przed uzyskaniem stopnia doktora nauk prawnych. Natomiast po uzyskaniu tego stopnia opublikowałem w „Postęпах Astronautyki” zwłaszcza dwa znaczące artykuły naukowe dotyczące niezmiernie aktualnej w owym czasie tematyki współpracy międzynarodowej w opanowywaniu przestrzeni kosmicznej. Jeden z nich dotyczył statusu prawnego międzynarodowych stacji orbitalnych, stanowiąc artykułową wersję referatu wygłoszonego na IV konferencji naukowej prawa kosmicznego w 1978 r., którą uświetnił czynnym udziałem prof. dr Manfred Lachs, będący światowej sławy autorytetem w dziedzinie prawa kosmicznego. Drugi zaś artykuł dotyczył statusu prawnego międzynarodowych załóg wysyłanych w przestrzeń kosmiczną w ramach programu „Interkosmos”. Praca ta opublikowana w języku rosyjskim w 1980 r. była oparta na referacie przedstawionym przeze mnie na I Międzynarodowym Seminarium „Interkosmosu” na temat prawa kosmicznego, które odbyło się w Warszawie w 1979 r. z inicjatywy polskich prawników. Napisałem również kilka recenzji książek z dziedziny prawa kosmicznego, w tym opublikowane na łamach „Państwa i Prawa” (z. 2/1975 i z. 10/1978) oraz w języku angielskim w prestiżowym amerykańskim czasopiśmie naukowym „Journal of Space Law” (nr 1/1980).

Był to wciąż pionierski okres opanowywania przestrzeni kosmicznej i publikacje naukowe z zakresu prawa kosmicznego nie były w owym czasie zbyt liczne. W opublikowanej w 1986 r. pod auspicjami Instytutu Państwa i Prawa PAN polskiej bibliografii prawa kosmicznego (zatytułowanej błędnie jako „Bibliografia polskiego prawa kosmicznego”), przygotowanej w języku polskim i angielskim przez J. Rzymanka, zauważalną część zajmują moje publikacje. Mój wkład w rozwój nauki prawa kosmicznego w Polsce został też dostrzeżony w publikacji W. Geislera pt. *Ćwierć wieku Polskiego Towarzystwa Astronautycznego* na łamach „Postępów Astronautyki” (nr 3-4/1983). Na tej podstawie zapewne mogę po latach stwierdzić, że byłem jednym z pionierów nauki prawa kosmicznego w Polsce.

Natomiast moje zainteresowania naukowe **prawem przewozowym** były związane z pracą w Zakładzie Prawa Transportowego na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej. Jak już wyżej wspomniałem, wykorzystując wcześniejsze doświadczenia praktyczne ze stażu odbytego w PKP, zająłem się zagadnieniami prawnymi przewozów pasażerskich. Jeszcze przed doktoratem opublikowałem artykuły m.in. na pomijane do tej pory tematy przejazdów w wagonach sypialnych i kuszetkach („Nowe Prawo” nr 9/1973), charakteru prawnego rozkładu jazdy i znaczenia prawnego biletów na przejazd.

Kontynuując po doktoracie badania naukowe w zakresie prawa przewozowego, opublikowałem w „Państwie i Prawie” (z. 6/1978) artykuł pt. *Moc wiążąca rozkładów jazdy*, rozwijający stanowisko zajęte w mojej rozprawie doktorskiej w kwestii traktowania rozkładu jazdy jako wzorca umownego ograniczającego wolę stron umowy przewozu. W następnych latach ukazało się kilka moich publikacji naukowych na temat przewozów pasażerskich, które wyżej omówiłem w ramach przedstawiania jednotematycznego cyklu publikacji nt. *Ewolucja ochrony praw pasażera w latach 1981-2011*. Ponadto w kilku publikacjach konferencyjnych z lat osiemdziesiątych XX wieku poddałem analizie szereg problemów prawnych występujących w transporcie, w szczególności dotyczących ochrony praw pasażera, co dokumentuje niżej zamieszczony wykaz referatów naukowych wygłoszonych na krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych. W istocie problematyce prawnej transportu pozostałem wierny do dzisiaj i z reguły występowała ona w większości moich prac z dziedziny prawa pocztowego i turystycznego, ujętych w załączonym wykazie opublikowanych prac naukowych, z których najważniejsze są poniżej omówione. W ostatnich kilku latach zagadnienia dotyczące uwarunkowań prawnych przewozów pasażerskich znowu pojawiły się w centrum prowadzonych przeze mnie badań naukowych, ale nastąpiło to w świetle nowych regulacji prawa pochodnego UE. Znalazło to wyraz w tematyce referatów, które przedstawiłem na kilku konferencjach naukowych w latach 2010-2012, jak również w fakcie włączenia kilku z tych prac do wyżej przedstawionego jednotematycznego cyklu publikacji nt. ochrony praw pasażera.

Rozszerzenie zakresu moich zainteresowań naukowych na **prawo pocztowe** nastąpiło w związku ze zleceniem w 1977 r. przez Ministerstwo Łączności wykonania pracy badawczej na temat problemów prawnych przewozu przesyłek i ładunków pocztowych, o czym niżej w punkcie dotyczącym projektów badawczych. Ta pionierska praca wykonana we współpracy z prof. dr. W. Górskim i dr Z. Dominiczką zaowocowała wspólnym wydaniem w 1982 r. pierwszej w Polsce monografii z tego zakresu pt. *Prawo przewozów pocztowych*, której byłem w 2/3 autorem i faktycznym redaktorem naukowym. Wymieniona monografia – zwłaszcza w

rozdziałach mojego autorstwa – zaprezentowała nowatorskie, cywilistyczne spojrzenie na stosunki przedsiębiorstwa państwowego PPTT z klientami korzystającymi z usług pocztowych. Zostało to dostrzeżone w recenzji prof. dr. hab. M. Sośniaka („Państwo i Prawo” z. 3/1983, s. 105-106), który podkreślił, że była to pierwsza w Polsce próba syntetycznego ujęcia problematyki prawnej przewozów pocztowych o „niewątpliwym naukowym i praktycznym znaczeniu”. W pracy tej wykazałem, że na gruncie wówczas obowiązującej ustawy o łączności z 1961 r. podstawą świadczenia usług przez PPTT był stosunek cywilnoprawny i to także w przypadku tzw. usług objętych prawem wyłączności państwa oraz usług, którym został nadany charakter powszechny. Od tej pory w literaturze przedmiotu zarzucono dominujące wcześniej stanowisko, że usługi pocztowe o charakterze powszechnym były świadczone na zasadach prawa administracyjnego. Do dzisiaj ta publikacja bywa nieraz powoływana (np. M. Stec, w: *System Prawa Handlowego*, t. 5, *Prawo umów handlowych*, red. S. Włodyka, Warszawa 2011, s. 1186) mimo zmiany stanu prawnego, gdyż zanalizowana przeze mnie istota umowy przewozu przesyłki pocztowej oraz omówione zasady i zakres odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej poczty generalnie nie straciły na aktualności.

Kontynuacją moich badań naukowych w dziedzinie prawnej problematyki poczty był mój *Komentarz do ustawy o łączności*, wydany w 1989 r. Publikacja ta – obok naturalnego przeznaczenia dla praktyki pocztowej – miała też cele naukowe realizowane przez pogłębioną, opartą na literaturze przedmiotu analizę prawną zagadnień usług świadczonych przez PPTT oraz odpowiedzialności cywilnej tej jednostki. Aż trzyletni cykl wydawniczy tego komentarza, wydane przez resortowe Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, spowodował konieczność dodania do niego suplementu, aktualizującego analizowane zagadnienia według stanu prawnego z początku 1989 r. Był to pamiętny rok przemian politycznych, społecznych i gospodarczych w Polsce, co wpłynęło na stosunkowo szybkie uchwalenie nowej ustawy o łączności z 1990 r. Właśnie do tej ustawy i jej najważniejszego aktu wykonawczego wydałem w 1994 r. *Komentarz do ustawy o łączności i ordynacji pocztowej*, przeznaczony głównie dla pracowników Poczty Polskiej, powstałej na bazie dawnej p.j.o. PPTT. To pogłębione opracowanie uwzględniające szeroko orzecznictwo sądowe w sprawach pocztowych było powszechnie wykorzystywane w praktyce pocztowej nawet po uchwaleniu ustawy – Prawo pocztowe z 2003 r.

W zakresie problematyki prawa pocztowego opublikowałem ponad 20 artykułów naukowych m.in. w „Państwie i Prawie” (z. 10/1985), „Problemach Prawa Przewozowego” (nr 3/1982) oraz w języku rosyjskim w „Sowriemiennoje Polskoje Prawo” (nr 2/70/1986) Mam też w dorobku 20 publikacji konferencyjnych z zakresu prawa pocztowego, objętych zamieszczonym

niziej wykazem referatów naukowych wygłoszonych na krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych, w tym na sympozjach Poczty Polskiej w Szczecinie, o czym więcej w dalszej części autoreferatu. Wyrazem moich prac badawczych w dziedzinie prawa pocztowego są poza tym wydane w ostatnich latach opracowania nt. *Ochrona konsumenta w nowym prawie pocztowym* (w pracy wydanej w 2004 r. przez SGH nt. *Gospodarka, przedsiębiorstwo i konsument a wyzwania europejskie* pod red. J. Nowakowskiego i A. Skowronek-Mielczarek) oraz nt. *Ochrona konsumenta usług finansowych świadczonych przez Poczta Polską* (w monografii pt. *Ochrona konsumenta usług finansowych. Wybrane zagadnienia prawne* pod red. B. Gnelli, wydanej w 2007 r. przez Oficynę Wolters Kluwer). W tym miejscu należy wspomnieć o ponad 100 artykułach i komentarzach zamieszczonych w takich czasopismach branżowych, jak zwłaszcza „Poczta Polska” oraz „Technika i Eksploatacja Poczty”, które to publikacje w istocie nie miały charakteru popularyzatorskiego, gdyż z zasady były poświęcone rozwiązywaniu problemów prawnych występujących w praktyce pocztowej w świetle obowiązującego prawa i poglądów przedstawicieli nauki.

Problematyką prawa pocztowego zajmowałem się przez ponad ćwierć wieku, współpracując w tym zakresie z przedsiębiorstwem państwowym PPTT, przekształconym w p.j.o. PPTT i potem w państwowe przedsiębiorstwo użyteczności publicznej Poczta Polska, a obecnie w spółkę akcyjną. Dzięki moim publikacjom z zakresu prawa pocztowego, aktywnemu udziałowi w wielu konferencjach naukowych z tej dziedziny oraz pracom badawczym i opiniom prawnym przygotowywanym na zlecenie Ministerstwa Łączności, PPTT i potem Poczty Polskiej, wypracowałem sobie pozycję niekwestionowanego autorytetu w tej dziedzinie i to nie tylko naukowego, ale akceptowanego też przez pocztowców z wieloletnią praktyką. Bez fałszywej skromności mogę tak po latach napisać bez obawy, że ktoś to zakwestionuje. Od kilku lat zagadnienia prawa pocztowego przestały już mieścić się w polu moich badań naukowych. Moje zainteresowania dziedziną prawa pocztowego zostały z czasem w sposób naturalny rozszerzone o problematykę **prawa telekomunikacyjnego** ze względu na regulowanie tych zagadnień jedną ustawą o łączności aż do 2000 r. Znalazło to wyraz w kilkunastu moich publikacjach z tego zakresu. Spośród nich na szczególne podkreślenie zasługuje mój udział w pracy zbiorowej pt. *Telekomunikacja* pod red. P. Jasińskiego i T. Skoczego, stanowiącej t. III „*Studiów nad integracją europejską*”. To opracowanie monograficzne wydane w 1997 r. przez Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego było efektem współpracy z Hertford College w Oxfordzie, gdzie byłem na warsztatach w zakresie regulacji telekomunikacyjnych. Ponadto jestem autorem artykułu w języku angielskim nt. *Legal Grounds for Investment in Polish Telecommunications* (“Polish Investment Market” nr 3/1996). Przedstawiłem też

kilka publikowanych referatów z tego zakresu, w tym nt. *Harmonizacja polskiego prawa telekomunikacyjnego z prawem Unii Europejskiej* (w pracy pt. *Harmonizacja polskiego prawa gospodarczego z wymogami Unii Europejskiej* pod red. B. Gneli i R. Szostaka, wydanej przez Zakamycze, Kraków 2001) oraz nt. *Statusu prawnego Telekomunikacji Polskiej S.A. w świetle przepisów kodeksu spółek handlowych* (Poznań-Sieraków 2001). W wersji częściowo zmienionej referat ten został opublikowany przez Oficynę Wydawniczą Branta w 2003 r. w monografii pod red. J. Kufla pt. *Nowe prawo spółek. Wybrane aspekty prawne*.

Jak wyżej wspomniałem, moje zainteresowania prawem przewozowym, pocztowym i telekomunikacyjnym zostały od 1981 r. rozszerzone o problematykę **ochrony konsumenta**. Wyrazem tego było zamieszczenie w powołanej monografii pod red. E. Łętowskiej nt. *Obywatel - Przedsiębiorstwo. Zagadnienia prawne świadczeń na rzecz konsumenta* nie tylko rozdziału nt. kolejowego przewozu pasażerskiego, ale również drugiego rozdziału mojego autorstwa poświęconego ochronie konsumenta w zakresie usług pocztowych i telekomunikacyjnych przedsiębiorstwa PPTT. W następnych latach w licznych artykułach naukowych i referatach przedstawianych na konferencjach zajmowałem się problematyką ochrony interesów konsumenta i ten punkt widzenia problemów prawnych jest mi bliski do dzisiaj, o czym świadczy załączony wykaz opublikowanych prac naukowych oraz zamieszczony poniżej wykaz referatów naukowych wygłoszonych na krajowych i międzynarodowych konferencjach.

Praca na uczelni ekonomicznej przesądzała o moim zainteresowaniu problematyką **prawa gospodarczego**. Znalazło to wyraz w wielu moich artykułach naukowych i referatach przedstawianych na konferencjach ogólnopolskich oraz na organizowanych corocznie sympozjach Kolegium Zarządzania i Finansów SGH. Powołać tutaj można w szczególności opublikowane referaty nt. *koncesjonowania działalności gospodarczej* (1996 r.), *przedsiębiorstwa w świetle nowego prawa działalności gospodarczej* (2000 r.), *działalności pocztowej jako działalności regulowanej w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 r.* (2004 r.), *liberalizacji polskiej gospodarki w świetle ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 r.* (2005 r.), jak też nt. *postulatów zmian tej ustawy* (2008 r.). Byłem redaktorem naukowym i autorem jednego z opracowań składających się na publikację pt. *Prawo w gospodarce rynkowej*, wydaną przez SGH w 1999 r. z okazji 50-lecia pracy naukowej prof. dr. hab. Jerzego Lewandowskiego – wieloletniego kierownika Katedry Prawa Gospodarczego SGH. Rezultatem prac badawczych nad wpływem państwa na gospodarkę był mój udział w wydanej w 2001 r. przez Wydawnictwo Naukowe PWN monografii pod red. J. Beksiaka nt. *Państwo w polskiej gospodarce lat dziewięćdziesiątych XX wieku*, wykazujący rozrastanie się instrumentów i form prawnych wpływania państwa polskiego na gospodarkę w tym okresie tworzenia

gospodarki rynkowej w Polsce, co tylko pozornie wygląda na paradoks. Jestem również redaktorem naukowym i autorem jednego z rozdziałów monografii nt. *Umowy gospodarcze. Zagadnienia wybrane*, wydanej przez SGH w 2009 r. Zmienione wydanie II z 2010 r. zostało zaktualizowane i rozszerzone o kilka nowych typów umów występujących w obrocie gospodarczym. Większość opracowań tej pracy zbiorowej dotyczy zagadnień do tej pory pomijanych w badaniach nad problematyką umów gospodarczych lub tylko sygnalizowanych. Dzięki pogłębionym analizom prawnym i nowatorskim ustaleniom monografia ta stanowi znaczące źródło wielu informacji i argumentów dla praktyków gospodarczych i prawników zajmujących się prawem gospodarczym, jak też może być przydatna w pracach legislacyjnych dotyczących umów gospodarczych.

Od 16 lat moje zainteresowania naukowe obejmują również **prawo turystyczne**, co wynikało z prowadzenia zajęć dydaktycznych w kilku szkołach wyższych na kierunku „turystyka i rekreacja”, ale także z moich praktycznych związków z turystyką jako formą spędzania czasu wolnego. Moje badania naukowe w zakresie rozlicznych i skomplikowanych uregulowań prawnych turystyki doprowadziły mnie najpierw opublikowania zbioru aktów normatywnych z objaśnieniami, zatytułowanego *Prawo w turystyce i hotelarstwie*, wydanego w 2000 r. przez Wydawnictwo Prawnicze. Z kolei na V Forum Turystyki Polskiej w Częstochowie w 2001 r. przedstawiłem opublikowany w materiałach konferencyjnych raport nt. *Stan prawa obowiązującego w dziedzinie turystyki*. W następnych latach badania te zaowocowały ponad dwudziestoma artykułami naukowymi i opublikowanymi referatami, z których kilka zostało już wyżej wspomnianych z racji jednoczesnego powiązania z problematyką prawa przewozowego. Na szczególne podkreślenie zasługują dwa artykuły opublikowane w Zeszytach Naukowych Uniwersytetu Szczecińskiego nt. *Rola Centralnej Ewidencji Organizatorów Turystyki i Pośredników Turystycznych* („Ekonomiczne Problemy Turystyki” nr 5/2005) oraz nt. *Dostęp do danych Centralnej Ewidencji Organizatorów Turystyki i Pośredników Turystycznych w świetle międzynarodowych standardów prawa do informacji* („Ekonomiczne Problemy Turystyki” nr 7/2006). Za znaczący i wyróżniający się nowatorskim ujęciem można uznać mój referat nt. *Prawo jako wyraz błędów w polityce turystycznej państwa*, który został opublikowany w ramach monografii *Polityka turystyczna* pod red. A. Panasiuka (Szczecin-Kopenhaga 2005) i już na konferencji poświęconej polityce turystycznej wywołał burzliwą dyskusję. Na uwagę zasługuje też studium nt. *Rola zabezpieczeń finansowych roszczeń klientów w stosunku do organizatorów turystyki i pośredników turystycznych*, zamieszczone w „Studiach i Pracach Kolegium Zarządzania i Finansów SGH” (nr 56/2005).

Ukoronowaniem moich kilkuletnich prac badawczych w zakresie problemów prawnych turystyki stała się wydana w 2006 r. przez wydawnictwo Difin szczególna publikacja zatytułowana *Prawo w turystyce*. Zgodnie z pierwotnym zamiarem miał to być podręcznik prawa turystycznego wydany w stulecie Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, ale dzięki podbudowie teoretycznej, obszernej, powołanej literaturze przedmiotu, liczącej ponad 500 pozycji, a także krytycznemu podejściu do przedstawianych zagadnień, zmienił się charakter tej publikacji i stała się ona w istocie systemem prawa turystycznego, cytowanym w większości publikacji z dziedziny prawa turystycznego. Publikacja ta doczekała się kilku recenzji, wskazujących na jej wyjątkowy charakter. Z satysfakcją przytaczam stanowisko prof. dr. hab. L. Ogiegły, który w swojej recenzji (opublikowanej w PUG nr 6/2007, s. 33) napisał, że książka ta jest „systemem prawa turystycznego, a co najmniej zarysem systemu” i podkreślił, że dwa rozdziały o charakterze cywilistycznym mają rozbudowany warsztat naukowy i „są bardzo zbliżone do ujęć właściwym studiom czy rozprawom naukowym”, wskazując przy tym na monograficzne podejście zaprezentowane w rozważaniach poświęconych odpowiedzialności cywilnej w turystyce. Pragnę też powołać pozytywną ocenę prof. dr hab. E. Łętowskiej wyrażoną w recenzji („Państwo i Prawo” nr 7/2007, s. 122-123), że książka ta ma „wyraźne, solidne zadatki” systemu prawa turystycznego i z naddatkiem spełnia rolę wyznaczoną profilem adresata tej publikacji i jej dydaktyczno-prezentacyjnym celem.

Nie rozwijając szczegółowych tez i argumentów na ich poparcie przedstawionych w książce *Prawo w turystyce*, ograniczę się tylko do zaznaczenia, że zająłem w niej jako pierwszy w polskiej literaturze prawa turystycznego stanowisko o ukształtowaniu się typu umowy o imprezę turystyczną jako umowy nazwanej. Wskazałem też m.in. na wykształcenie się w praktyce turystycznej nowych typów umów nienazwanych i omówiłem takie umowy, jak umowa hotelowa, umowa o korzystanie z kempingu, umowa o korzystanie z pola biwakowego, umowa o usługi gastronomiczne oraz umowa o usługi bankietowe, podejmując próbę określenia postanowień przedmiotowo istotnych tych umów. Ponadto nowatorsko zanalizowałem gospodarcze znaczenie umowy darowizny i umowy użyczenia, które są wykorzystywane w hotelarstwie w celach marketingowych. Znaczące wydają się w tej publikacji analizy dotyczące odpowiedzialności cywilnej w turystyce, w tym zwłaszcza odpowiedzialności organizatora turystyki, przewoźnika oraz zakładu hotelarskiego. W późniejszych latach rozwijałem i aktualizowałem niektóre z tych zagadnień zwłaszcza w powołanym wyżej w ramach jednotematycznego cyklu publikacji studium nt. *Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień*. Z kolei do zasygnalizowanych w *Prawie w turystyce* problemów na gruncie prawa polskiego z wyegzekwowaniem odpowiedzialności organizatora

turystyki za tzw. zmarnowany urlop w świetle wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 12 marca 2002 r. w sprawie C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland – powróciłem w obszernej *głosie do uchwały Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 19 listopada 2010 r., III CZP 79/10* (OSP z. 1/2012, poz. 2). W tej aprobującej głosie opowiedziałem się za ustawowym uregulowaniem kwestii dochodzenia roszczeń niemajątkowych z tego zakresu, ale nie w kodeksie cywilnym lecz przez odpowiednią zmianę ustawy o usługach turystycznych z 1997 r.

W ostatnich latach koncentrowałem moje badania naukowe na problematyce prawa turystycznego i oprócz wyżej już wymienionych publikacji, dotyczących zarazem prawa przewozowego, za znaczące należy uznać opublikowane referaty dotyczące bezpieczeństwa na szlakach turystycznych oraz potrzeby uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych, a także znaczenia ustawowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa i ratownictwa w górach dla rozwoju turystyki górskiej. Odrębnie pragnę podkreślić szczególną wartość mojego artykułu nt. *Cele i zakres założeń do projektu ustawy o szlakach turystycznych*, opublikowanego w pracy zbiorowej *Prawo sportowe i turystyczne – między regulacją a deregulacją* (Kraków 2011), gdyż ma on znaczenie projektowe i może być wykorzystany w dalszych pracach nad projektowaną ustawą o szlakach turystycznych. Znaczącym dopełnieniem tego artykułu jest mój referat nt. *Cele i zakres projektowanej ustawy o szlakach turystycznych*, zamieszczony w publikacji konferencyjnej pod red. P. Cybuli nt. *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, terażniejszość, przyszłość* (Kraków 2012). W pracy tej wykazałem, że projektowana ustawa wpisuje się w występujący w UE nurt promowania aktywności fizycznej osób w różnym wieku, włącznie z osobami niepełnosprawnymi. Opowiedziałem się przy tym za celowością wąskiego zdefiniowania pojęcia „szlak turystyczny” na potrzeby tej przyszłej ustawy, która powinna wyważyć interesy osób korzystających ze szlaków turystycznych z interesami właścicieli gruntów, na których szlaki te są lub mają być wytyczone. Ponadto wyraziłem tam poparte argumentami stanowisko o konieczności uznania wyjątkowego dorobku PTTK w dziedzinie wytyczania, znakowania, ewidencjonowania i konserwacji szlaków turystycznych oraz celowości zlecenia temu stowarzyszeniu zadań z zakresu administracji rządowej w tej dziedzinie.

Uwzględniając liczbę i znaczenie wyżej omówionych moich publikacji naukowych z zakresu prawa turystycznego, jak również zacytowane oceny recenzentów *Prawa w turystyce*, wyrażam przekonanie, że mój dotychczasowy wkład w rozwój prawa turystycznego może być oceniony jako znaczny. Biorąc zaś pod uwagę wszelkie moje osiągnięcia naukowe uzyskane po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych, zwłaszcza w zakresie prawa przewozowego, pocztowego i turystycznego, uzasadnione wydaje się stanowisko, że mój **dorobek naukowy** należy ocenić jako **znaczny wkład w rozwój dyscypliny prawo**.

b) udział w projektach badawczych i kierowanie nimi

Pierwszy projekt badawczy, w którym brałem udział, to wspomniana już wyżej praca zlecona przez Ministerstwo Łączności nt. *Problematyka prawna przewozu przesyłek i ładunków pocztowych w komunikacji krajowej i międzynarodowej*, wykonana pod kierownictwem prof. dr. W. Górskiego i przy współudziale dr Z. Dominiczak. Pionierski charakter i szeroki zakres tego projektu badawczego zrealizowanego w latach 1977-1979 przyniósł efekty w postaci obszernego dzieła liczącego prawie 400 stron, które miało bezpośrednie znaczenie dla praktyki pocztowej oraz dla projektowanych i wydawanych w owym czasie i latach następnych aktów normatywnych w dziedzinie poczty.

Na zlecenie Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN przygotowałem raport nt. *Stan infrastruktury łączności w Polsce* (Warszawa 1981). W tymże roku 1981 brałem udział w badawczym problemie międzyresortowym MR III 7 nt. *Doskonalenie systemu prawa*, realizowanym pod kierownictwem ówczesnej doc. dr hab. E. Łętowskiej w zespole prawa cywilnego Instytutu Państwa i Prawa PAN, o czym wyżej już wspomniałem.

W 1992 r. uczestniczyłem w realizacji projektów badawczych Instytutu Funkcjonowania Gospodarki Narodowej SGPiS. Przygotowałem dwa opracowania dotyczące zagadnień prawnych mających duże znaczenie dla praktyki telekomunikacyjnej:

1. *Aspekty prawne wydawania świadectw homologacji,*
2. *Aspekty prawne wydawania koncesji i zezwoleń telekomunikacyjnych.*

Na zlecenie Instytutu Łączności w ramach zespołu składającego się z doświadczonych praktyków pocztowych: J. Boczka, K. Demskiego i H. Dulskiej oraz mnie przygotowaliśmy studium nt. *Koncepcja nowych uregulowań prawnych w dziedzinie poczty*. To opracowanie zostało wydane przez Instytut Łączności (listopad 1994, Warszawa, 108 s.) i było podstawą dalszych prac nad projektami prawa pocztowego.

W latach 1998-2000 w ramach grantu Komitetu Badań Naukowych brałem udział w realizacji tematu badawczego *Aktywność państwa w gospodarce polskiej w latach 90-tych*, kierowanego przez prof. dr. hab. J. Beksiaka. Przygotowałem obszerne analizy prawne w postaci następujących opracowań:

1. *Akty normatywne dotyczące struktury oraz kompetencji administracji gospodarczej* (224 s.);
2. *Akty normatywne dotyczące fiskalnych i kontrolnych funkcji państwa w gospodarce* (308 s.);
3. *Akty normatywne dotyczące wpływu państwa na zachowania przedsiębiorców na rynku* (241 s.).

Zostały one wykorzystane we wspomnianej wyżej monografii pt. *Państwo w polskiej gospodarce lat dziewięćdziesiątych XX wieku* pod red. J. Beksiaka, której jestem współautorem, wskazującej m.in. na zagrożenia związane z możliwością rozwoju w Polsce kapitalizmu etatystycznego.

Jako pracownik Kolegium Zarządzania i Finansów SGH brałem udział w kilku projektach badawczych i zarazem kierowałem nimi w ramach prac statutowych lub prac własnych. Te projekty badawcze dotyczyły następujących tematów:

1. *Cele, funkcje, zakres, zasady i znaczenie Centralnego Rejestru Zezwoleń na działalność organizatorów turystyki i pośredników turystycznych* (2003 r.);
2. *Rola zabezpieczeń finansowych roszczeń klientów w stosunku do organizatorów turystyki i pośredników turystycznych* (2004 r.);
3. *Uwarunkowania prawne świadczenia usług rekreacyjnych* (2007 r.);
4. *Uwarunkowania prawne turystyki uzdrowiskowej* (2008 r.);
5. *Ochrona konsumenta w projekcie zmiany ustawy o usługach turystycznych z 1997 roku* (2009 r.);
6. *Ochrona konsumenta jako cel ustawowych ograniczeń swobody kontaktowej w umowach o świadczenie usług turystycznych* (2010 r.);
7. *Ochrona konsumenta na rynku usług transportowych* (2011 r.);
8. *Uwarunkowania prawne, organizacyjne i finansowe tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych (aspekty ochrony konsumentów korzystających ze szlaków)* (2012).

Rezultaty powyższych prac badawczych zostały przeze mnie wykorzystane do napisania kilku referatów i artykułów naukowych, wymienionych w autoreferacie.

Należy podkreślić, że byłem wielokrotnie recenzentem rozmaitych prac badawczych wykonywanych w ramach badań statutowych oraz badań własnych w Kolegium Gospodarki Światowej SGH oraz Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH. Recenzowałem też na zlecenie MNiSzW w 2009 r. dwa projekty badawcze z dziedziny prawa turystycznego objęte wnioskami o przyznanie grantu na badania.

c) referaty wygłoszone na krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych

Uczestniczyłem w ponad 150 konferencjach naukowych, a z zachowanych przeze mnie materiałów wynika, że wygłosiłem co najmniej 73 referaty naukowe głównie na konferencjach krajowych, ale też kilku międzynarodowych. Z wyjątkiem czterech referatów wygłoszonych na trzech konferencjach prawa kosmicznego z 1974 r., 1975 r. i 1977 r., z których zachowane publikacje konferencyjne zawierają tylko jednostronicowe streszczenia referatów, a także

referatu w języku rosyjskim nt. *Grazdansko-prawowyje aspekty międzynarodowych kosmiczskich poliotow po programie „Interkosmos”*, przedstawionego na III międzynarodowym seminarium prawników w ramach programu „Interkosmos” w Warnie w 1984 r., pozostałe wygłoszone przeze mnie referaty zostały w całości opublikowane w materiałach konferencyjnych (w kilku przypadkach z lat 80-tych XX w. jedynie w formie powielonej) lub wydanych odrębnie publikacjach o charakterze monograficznym. Pomimo braku opublikowania należy podkreślić znaczenie wymienionego referatu przedstawionego przeze mnie na III międzynarodowym seminarium „Interkosmosu” w Warnie, gdyż była to jedna z pierwszych analiz cywilnoprawnych zagadnień międzynarodowych lotów kosmicznych.

Do najważniejszych referatów przedstawionych przeze mnie na konferencjach naukowych należy zaliczyć te, o których wyżej już wspominałem przy omawianiu publikacji naukowych, jak również referaty wygłoszone na kolejnych jedenastu sympozjach Poczty Polskiej, organizowanych przez Centralny Zarząd Poczty Polskiej i Dyрекcję Okręgu Poczty w Szczecinie przy współudziale pracowników naukowych Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Te moje referaty publikowane w wydawnictwach konferencyjnych poszczególnych sympozjów Poczty Polskiej dotyczyły zagadnień prawnych działalności pocztowej wymagających nowych regulacji w związku z członkostwem Polski w Unii Europejskiej. Tezy wskazanych referatów i argumentacja na ich poparcie spotykały się z ożywioną dyskusją w środowisku pocztowym i miały niewątpliwy wpływ na kształt polskiego prawa pocztowego w owym czasie i jego późniejsze zmiany.

W zasadzie pełne zestawienie referatów mojego autorstwa zawiera poniższy **wykaz referatów naukowych wygłoszonych na krajowych i międzynarodowych konferencjach:**

1. *Pojęcie i miejsce prawa kosmicznego w systemie prawa*, konferencja naukowa nt. *Wybrane problemy prawa kosmicznego*, zorganizowana przez PTA Śląski Oddział Wojewódzki i ZPP Koło Katowice, Katowice 1974.
2. *Problemy prawne ratowania kosmonautów*, konferencja naukowa nt. *Wybrane problemy prawa kosmicznego*, zorganizowana przez PTA Śląski Oddział Wojewódzki i ZPP Koło Katowice, Katowice 1974.
3. *Zwyczaj międzynarodowy w prawie kosmicznym*, Krajowa Konferencja Naukowa Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, Rynia k. Warszawy 1975.
4. *Rejestracja obiektów kosmicznych w świetle nowej konwencji*, 2. konferencja naukowa nt. *Wybrane problemy prawa kosmicznego*, zorganizowana przez PTA Śląski Oddział Wojewódzki i ZPP Koło Katowice, Katowice 1975.

5. *Rola prawa w opanowaniu przestrzeni kosmicznej*, III konferencja naukowa prawa kosmicznego, zorganizowana przez PTA Śląski Oddział Wojewódzki i ZPP Koło Katowice, Katowice 1977.
6. *Status prawny międzynarodowych stacji orbitalnych*, IV konferencja naukowa prawa kosmicznego, zorganizowana przez PTA Oddział Warszawski i ZPP Zarząd Wojewódzki w Warszawie, Warszawa 1978.
7. *Elementy władztwa w stosunkach przewoźnik - podróżny*, symposium nt. *Prawne unormowanie przewozu osób. Tendencje rozwoju*, zorganizowane przez Zakład Prawa Przewozowego i Taryf OBET PKP, Jachranka k. Warszawy 1979.
8. *Prawowy status międzynarodowych ekipaży zapuszczonych w kosmicznej przestrzeni po programie „Interkosmos”*, I Międzynarodowe Seminarium „Interkosmosu” na temat prawa kosmicznego, zorganizowane przez Komitet Badań Kosmicznych PAN, PTA i ZPP, Warszawa 1979.
9. *Czynności przewozowe w prawie pocztowym*, V Krajowa Konferencja Przewozowa, zorganizowana przez Instytut Prawa Sądowego Uniwersytetu Śląskiego, Kozubnik 1980.
10. *Organizacyjno-prawne uwarunkowania lepszego zaspokajania potrzeb w dziedzinie usług pocztowych*, Konferencja Młodych Pracowników Nauki Wydziału Handlu Wewnętrznego SGPiS, Konstancin 1981.
11. *Uwagi dotyczące ochrony konsumenta korzystającego z przewozu kolejną*, seminarium nt. *Perspektywy prawa konsumenckiego w Polsce*, zorganizowane przez Zarząd Główny Federacji Konsumentów, Warszawa 1983.
12. *Uwagi dotyczące ochrony konsumenta korzystającego z usług pocztowych i telekomunikacyjnych*, seminarium nt. *Perspektywy prawa konsumenckiego w Polsce*, zorganizowane przez Zarząd Główny Federacji Konsumentów, Warszawa 1983.
13. *Grażdansko-prawowe aspekty międzynarodowych kosmicznych polotów po programie „Interkosmos”*, III międzynarodowe seminarium prawników w ramach programu „Interkosmos”, Warna 1984.
14. *Transport samochodowy w świetle ujednoliconego prawa przewozowego*, konferencja nt. *Kierunki zmian prawa transportowego w świetle reformy gospodarczej*, zorganizowana przez Śląski Oddział Towarzystwa Naukowego Organizacji i Kierownictwa, Katowice 1984.
15. *Zmiany podstaw prawnych funkcjonowania gospodarki narodowej w związku z wdrażaniem reformy gospodarczej*, konferencja Wydziału Handlu Wewnętrznego SGPiS

- nt. *Zmiany w mechanizmach funkcjonowania gospodarki narodowej a zachowanie się uczestników rynku*, Warszawa-Zbożenna 1985.
16. *Przewozy pocztowe w związku z nowym prawem przewozowym*, konferencja LEXTRA '86 nt. *Wybrane problemy nowego prawa przewozowego*, zorganizowana przez PTE Oddział Wojewódzki w Szczecinie i Zakład Prawa Transportowego Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin-Świnoujście 1986.
 17. *Charakter prawny „Polskiej Poczty, Telegrafu i Telefonu” jako wyraz zmian organizacyjnych w gospodarce narodowej*, konferencja Wydziału Handlu Wewnętrznego SGPiS nt. *Przeobrażenia strukturalne gospodarki narodowej*, Zakopane 1987.
 18. *Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu przewozu przesyłek pocztowych*, konferencja LEXTRA '87 nt. *Odpowiedzialność przewoźnika*, zorganizowana przez PTE Oddział Wojewódzki w Szczecinie i Zakład Prawa Transportowego Uniwersytetu Szczecińskiego, Świnoujście 1987.
 19. *Charakterystyka pocztowych taryf przewozowych*, konferencja LEXTRA '89 nt. *Taryfy transportowe w dobie reformowania gospodarki narodowej*, zorganizowana przez PTE Oddział Wojewódzki w Szczecinie i Zakład Prawa Transportowego Uniwersytetu Szczecińskiego, Świnoujście 1989.
 20. *Komentarz do ustawy o łączności i ordynacji pocztowej jako wyraz nowych tendencji i zmian w dziedzinie poczty*, Seminarium Poczty Polskiej nt. *Funkcjonowanie nowoczesnej poczty – tendencje i rozwiązania światowe w teorii i praktyce*, Szczecin 1993.
 21. *Potrzeba zmian w ordynacji pocztowej*, X Krajowe Sympozjum Telekomunikacji, zorganizowane przez Akademię Techniczno-Rolniczą w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1994.
 22. *Proponowane zmiany ustawy o łączności dotyczące poczty*, II Seminarium Poczty Polskiej nt. *Poczta Polska w gospodarce rynkowej – szanse i zagrożenia*, Szczecin 1994.
 23. *Wydawanie koncesji i zezwoleń w dziedzinie telekomunikacji w świetle zmian ustawy o łączności*, seminarium NASK i TP S.A., Miedzeszyn 1995.
 24. *Przedmioty prawnicze i ubezpieczeniowe w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie*, Ogólnopolska konferencja katedr prawniczych i ubezpieczeniowych uczelni ekonomicznych, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego AE w Poznaniu, Poznań 1995.
 25. *Zakres koncesji pocztowych oraz tryb ich wydawania*, III Seminarium Poczty Polskiej nt. *Poczta Polska w konkurencyjnym otoczeniu*, Szczecin 1995.
 26. *Zasady współpracy i rozliczeń między operatorami telekomunikacyjnymi*, seminarium NASK i TP S.A., Miedzeszyn 1996.

27. *Koncesjonowanie działalności gospodarczej*, III Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Warunki i narzędzia długofalowego rozwoju gospodarczego Polski*, Kazimierz Dolny 1996.
28. *Zalety i wady nowej ordynacji pocztowej*, IV Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Samofinansowanie Poczty Polskiej*, Szczecin 1996.
29. *Przyszłość telekomunikacji w Polsce a rozwój polskiej gospodarki (wybrane aspekty)*, IV Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Analiza warunków umożliwiających rozwój gospodarki polskiej*, Kazimierz Dolny 1997.
30. *Projekt dyrektywy Rady Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku usług pocztowych i poprawy jakości usług*, V Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Poczta w warunkach integracji z Unią Europejską*, Szczecin 1997.
31. *Znaczenie ustawowych regulacji w dziedzinie turystyki dla rozwoju gospodarczego Polski*, referat na V Sympozjum Naukowym Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Analiza warunków umożliwiających rozwój gospodarki polskiej*, cz. II, Kazimierz Dolny 1998.
32. *Nowe prawo działalności gospodarczej jako wyraz liberalizacji polskiej gospodarki*, VI Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Transformacja gospodarki polskiej w drodze do Unii Europejskiej*, Kazimierz Dolny 1999.
33. *Nowe usługi pocztowe w świetle projektu prawa pocztowego*, VI Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Logistyka teleinformatyczna – nowym obliczem poczty*, Szczecin 1999.
34. *Przedsiębiorstwo w świetle nowego prawa działalności gospodarczej*, VII Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Nowoczesne przedsiębiorstwo – strategie działania, rozwoju i konkurencji*, Kazimierz Dolny 2000.
35. *Rynek usług pocztowych w świetle projektu ustawy – Prawo pocztowe*, VII Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Strategiczne aspekty zarządzania Poczta Polska*, Szczecin 2000.
36. *Globalizacja polskiego rynku telekomunikacyjnego w świetle nowego prawa telekomunikacyjnego*, konferencja naukowa nt. *Oddziaływanie integracji ze strukturami Unii Europejskiej na procesy globalizacji polskiego rynku usług łączności*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Świnoujście 2000
37. *Harmonizacja polskiego prawa telekomunikacyjnego z prawem Unii Europejskiej*, konferencja naukowa nt. *Harmonizacja polskiego prawa gospodarczego z wymogami*

- Unii Europejskiej*, zorganizowana przez Katedrę Prawa AE w Krakowie, Zakopane 2000.
38. *Nowe prawo pocztowe jako podstawa strategii rozwoju Poczty Polskiej*, VIII Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Operacyjne aspekty wdrażania strategii Poczty Polskiej*, Szczecin 2001.
 39. *Stan prawa obowiązującego w dziedzinie turystyki*, V Forum Turystyki Polskiej, zorganizowane przez Społeczny Komitet Organizacyjny, Częstochowa 2001.
 40. *Podstawy prawne składania oświadczeń woli w postaci elektronicznej w zakresie usług turystycznych*, konferencja naukowa nt. *Sektor turystyczny w społeczeństwie informacyjnym*, *Turystyka – Poczta – Telekomunikacja*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001.
 41. *Status prawny Telekomunikacji Polskiej S.A. w świetle przepisów kodeksu spółek handlowych*, konferencja naukowa nt. *Nowe prawo spółek*, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego AE w Poznaniu, Sieraków 2001.
 42. *Znaczenie ustawy o podpisie elektronicznym z 2001 r. dla przedsiębiorstw usługowych*, IX Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Wpływ otoczenia na zarządzanie i finansowanie przedsiębiorstw*, Jachranka 2002.
 43. *Poczta Polska jako operator narodowy w świetle projektu ustawy o usługach pocztowych*, IX Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Operatorzy narodowi na europejskim rynku pocztowym – doświadczenia i perspektywy*, Szczecin 2002.
 44. *Regulator rynku usług pocztowych w Polsce (Obecny i projektowany stan prawny)*, konferencja naukowa nt. *Rynek usług łączności a globalizacja gospodarki*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Mrzeżyno 2002.
 45. *Możliwości działania Poczty Polskiej na liberalizowanym rynku pocztowym w świetle nowego prawa pocztowego z 2003 r.*, X Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Rola Poczty Polskiej na liberalizowanym krajowym rynku pocztowym*, Szczecin 2003.
 46. *Prezes Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty jako regulator rynku pocztowego w świetle nowego prawa pocztowego z 2003 r.*, konferencja naukowa nt. *Szanse i zagrożenia na rynku łączności w warunkach globalizacji gospodarki*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Świnoujście 2003.

47. *Ochrona prawna marki turystycznej w świetle ustawy o usługach turystycznych z 1997 roku*, konferencja naukowa nt. *Markowe produkty turystyczne*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Niechorze 2004.
48. *Ochrona konsumenta w nowym prawie pocztowym*, XI Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Gospodarka, przedsiębiorstwo i konsument a wyzwania europejskie*, Białowieża 2004.
49. *Funkcjonowanie Grupy Kapitałowej Poczty Polskiej w świetle ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 r.*, XI Sympozjum Poczty Polskiej nt. *Model organizacyjno-ekonomiczny funkcjonowania Grupy Kapitałowej Poczty Polskiej*, Szczecin 2004.
50. *Działalność pocztowa jako działalność regulowana w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 r.*, konferencja naukowa nt. *Oddziaływanie telekomunikacji i poczty na rozwój nowej gospodarki w Polsce*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Świnoujście 2004.
51. *Prawo jako wyraz błędów w polityce turystycznej państwa*, II Ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Polityka turystyczna*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin-Kopenhaga 2005.
52. *Liberalizacja polskiej gospodarki w świetle ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 roku*, XII Sympozjum Naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *Polska w Unii Europejskiej – strategię rozwoju, perspektywy i problemy*, Pułtusk 2005.
53. *Ochrona konsumenta usług finansowych świadczonych przez Poczta Polska*, konferencja naukowa nt. *Ochrona konsumenta usług finansowych*, zorganizowana przez Katedrę Prawa AE w Krakowie, Krynica 2005.
54. *Dostęp do danych Centralnej Ewidencji Organizatorów Turystyki i Pośredników Turystycznych w świetle międzynarodowych standardów prawa do informacji*, III ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Informacja turystyczna*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.
55. *Najnowsze rozwiązania prawne w hotelarstwie i turystyce*, konferencja nt. *Nowe rozwiązania w dziedzinie prawa, marketingu i technik informatycznych stosowanych w hotelarstwie i turystyce*, zorganizowana przez Zakład Hotelarstwa i Turystyki Katedry Marketingu Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach, Katowice 2007.

56. *Prehistoria szczecińskiej działalności naukowo-dydaktycznej w dziedzinie łączności widziana oczami prawnika*, konferencja naukowa nt. *Przeobrażenia na rynku łączności i kierunki jego rozwoju*, zorganizowana przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego i PTE Oddział Wojewódzki w Szczecinie, Szczecin 2007.
57. *Uwarunkowania prawne dróg publicznych jako składnika zagospodarowania turystycznego*, IV ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Zagospodarowanie turystyczne*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin-Skandynawia 2007.
58. *Bezpieczeństwo na szlakach turystycznych*, konferencja naukowa nt. *Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne prawa w turystyce*, zorganizowana przez Wyższą Szkołę Turystyki i Ekologii w Suchoj Beskidzkiej oraz Zakład Prawa i Organizacji Turystyki AWF w Krakowie, Kraków-Sucha Beskidzka 2007.
59. *Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych*, międzynarodowa konferencja popularno-naukowa nt. *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, zorganizowana przez Zarząd Główny PTTK, Zakopane-Kalatówki 2007.
60. *Uwarunkowania prawne kształcenia na kierunku studiów „turystyka i rekreacja”*, V ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Kadry w gospodarce turystycznej*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008,
61. *Postulaty zmian ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2004 r.*, XV sympozjum naukowe Kolegium Zarządzania i Finansów SGH nt. *O nowy ład gospodarczy w Polsce*, Mikołajki 2008.
62. *Najnowsze zmiany ustawy o ochronie przyrody z 2004 roku i ich znaczenie dla ekoturystyki*, konferencja popularnonaukowa nt. *Turystyka zrównoważona i ekoturystyka*, zorganizowana przez Zarząd Główny PTTK, Zakopane-Kalatówki 2008.
63. *Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień*, ogólnopolska konferencja naukowa katedr prawa uczelni ekonomicznych nt. *Odpowiedzialność cywilnoprawna przedsiębiorców*, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego AE we Wrocławiu, Książ 2008.
64. *Charakter prawny umowy o pobyt rekreacyjny w uzdrowisku*, ogólnopolska konferencja naukowa katedr prawa uczelni ekonomicznych nt. *Umowy gospodarcze*, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego SGH, Konstancin-Jeziorna 2009.

65. *Ochrona konsumenta w rządowym projekcie z 2009 roku nowelizacji ustawy o usługach turystycznych z 1997 roku*, VI ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Potencjał turystyczny*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Międzyzdroje 2010.
66. *Celowość ustawowych ograniczeń swobody kontraktowej w turystyce i rekreacji*, ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Ustawowe ograniczenia swobody kontraktowej*, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego UE w Krakowie, Kraków-Wierchomla 2010.
67. *Znaczenie ustawowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa i ratownictwa w górach dla rozwoju turystyki górskiej*, konferencja nt. *Gospodarka turystyczna w regionie. Przedsiębiorstwo. Samorząd. Współpraca*, zorganizowana przez Katedrę Marketingu i Zarządzania Gospodarką Turystyczną UE we Wrocławiu, Szklarska Poręba 2011.
68. *Cele i zakres założeń do projektu ustawy o szlakach turystycznych*, konferencja nt. *Prawo sportowe i turystyczne – między regulacją a deregulacją*, zorganizowana przez Sekcję Publicznego Prawa Gospodarczego Towarzystwa Biblioteki Słuchaczy Prawa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2011.
69. *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych świetle prawa Unii Europejskiej*, konferencja nt. *Konsument na rynku usług*, zorganizowana przez Katedrę Handlu i Usług Wydziału Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa Akademii Morskiej w Gdyni oraz Katedrę Marketingu Usług Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Gdynia 2011.
70. *Zakres i rola obowiązków informacyjnych wobec pasażera-konsumenta na rynku turystycznym w świetle prawa UE*, VII ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Popyt turystyczny*, zorganizowana przez Katedrę Zarządzania Turystyką Uniwersytetu Szczecińskiego, Kołobrzeg 2012.
71. *Cele i zakres projektowanej ustawy o szlakach turystycznych*, ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, zorganizowana przez Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie, Kraków 2012.
72. *Ochrona pasażera jako wierzyciela w stosunkach z przewoźnikami w świetle prawa Unii Europejskiej*, konferencja naukowa katedr prawa uczelni ekonomicznych nt. *Ochrona wierzycieli w stosunkach gospodarczych*, zorganizowana przez Katedrę Prawa Gospodarczego UE w Poznaniu, Licheń 2012.

73. *Pojęcie, rodzaje i funkcje szlaków turystycznych ze szczególnym uwzględnieniem szlaków górskich*, ogólnopolska konferencja naukowa nt. *Prawne aspekty bezpieczeństwa w górach – turystyka, rekreacja, sport*, zorganizowana przez Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie, Kraków 2013.

Przebieg dwóch z wyżej wymienionych konferencji naukowych, których byłem jednym z organizatorów, przedstawiłem w poniżej powołanych, opublikowanych **sprawozdaniach z konferencji naukowych**:

1. *Sprawozdanie z IV konferencji naukowej prawa kosmicznego*, „Państwo i Prawo” 1978, nr 7, s. 156-158; „Postępy Astronautyki” 1978, nr 3, s. 127-130.
2. *Sprawozdanie pt. „Rola Polski w I międzynarodowym seminarium „Interkosmosu” na temat prawa kosmicznego”*, „Postępy Astronautyki” 1980, nr 3, s. 7-10.
3. *Sprawozdanie z I międzynarodowego seminarium prawa kosmicznego „Interkosmos”*, „Państwo i Prawo” 1980, nr 6, s. 153-155.
4. *Sprawozdanie z I międzynarodowego seminarium „Interkosmosu” na temat prawa kosmicznego*, (współautor w 50 % D. Jasłowska), „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” 1980, nr 3, s.123-126.

d) nagrody za działalność naukową

Najważniejszą otrzymaną przeze mnie nagrodą za działalność naukową jest wspomniana już nagroda stopnia trzeciego Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki za opublikowaną w 1979 r. przez Wydawnictwo Prawnicze w wersji częściowo zmienionej rozprawę doktorską pt. *Zawarcie umowy przewozu osób*. Od samej nagrody bardziej znaczący jest dla mnie fakt, że do dzisiaj – mimo upływu ponad 30 lat – praca ta jest nadal nieraz powoływana, o czym świadczyć może ponad dwudziestokrotne cytowanie jej przez znawcę prawa przewozowego prof. dr. hab. Mirosława Steca zarówno w *Systemie Prawa Prywatnego* (t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, Warszawa 2011), jak i w *Systemie Prawa Handlowego* (t. 5, *Prawo umów handlowych*, red. S. Włodyka, wyd. 3, Warszawa 2011).

Uzyskałem ponadto kilka nagród rektorskich za prace naukowe. Wszystkich tych nagród już niestety nie pamiętam z powodu upływu czasu, co odnosi się zwłaszcza do nagród rektora Politechniki Szczecińskiej z lat 70-tych XX w., ale także ze względu na nieprzywiązywanie przeze mnie większej wagi do wszelkich nagród i odznaczeń. Z nagród rektora SGH za osiągnięcia w dziedzinie działalności naukowej mogę powołać nagrodę stopnia pierwszego za *Komentarz do ustawy o łączności i ordynacji pocztowej*, otrzymaną w 1995 r., oraz nagrodę stopnia drugiego za książkę *Prawo w turystyce*, otrzymaną w 2007 r.