

Dr hab. Agata Wnukiewicz-Kozłowska
Interdyscyplinarna Pracownia Prawa Medycznego i Bioetyki
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytet Wrocławski

**Recenzja rozprawy doktorskiej pt.: „Status prawny i bezpieczeństwo wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne”
przygotowanej przez panią mgr Agnieszkę Marię Kasprzak
pod kierunkiem dr hab. Małgorzaty Świdorskiej, prof. WSAiB**

Temat rozprawy i cel badawczy

Przedstawiona mi do recenzji rozprawa na stopień naukowy doktora stanowi opracowanie obejmujące 225 stron tekstu wraz z bibliografią. Taka objętość dysertacji doktorskiej może świadczyć o prawidłowym doborze przedstawianej problematyki i skupieniu się na zagadnieniach zaznaczonych w tytule, bez konieczności tworzenia bardzo rozbudowanej ilościowo treści, co niestety jest ostatnio powszechną tendencją, która niewiele wspólnego ma z jakościowym ujęciem badań. Wybór tematu rozprawy doktorskiej należy jednoznacznie ocenić jako prawidłowy, odpowiadający na aktualne dylematy zarówno prawa krajowego jak i międzynarodowego. Bez wątplenia problematyka podjęta przez Doktorantkę, zważywszy na rosnącą popularność dronów i ich coraz bardziej powszechne użycie (również przez osoby prywatne), jest też interesująca ze społecznego punktu widzenia. Jak wskazuje historia lotnictwa bezzałogowego, pierwszymi obiektami samodzielnie latającymi były chińskie balony wypełnione lampami olejowymi oraz latawce. Nieco zatem upraszczając, początki lotnictwa bezzałogowego można umiejscowić już w V w. p. n. e. Jednakże problem prawny, jaki w tytule pracy zapowiedziała Autorka, ma charakter współczesny.

Problem badawczy został przez Doktorantkę ogólnie zdefiniowany we wstępie na s. 13 pracy w ten sposób, że przedmiotem analizy będzie ustalenie „jakie są prawne bariery i braki prawodawcze w zakresie bezpieczeństwa wykonywania lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne, hamujące rozwój cywilnego lotnictwa bezzałogowego”. W bardziej szczegółowym opisie, Autorka wymieniła konkretne zagadnienia, takie jak: „zakres przedmiotu lotnictwa bezzałogowego, elementów załogowych i bezzałogowych systemów powietrznych, stan prawny wykonywania lotów przez cywilne obiekty bezzałogowe, ukształtowanie stref w przestrzeni powietrznej, rozróżnienie i podział zagrożeń, kwestie

dotyczące odpowiedzialności cywilnej oraz karnej w związku z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne z możliwością dochodzenia odszkodowania oraz zadośćuczynienia”. Równocześnie Doktorantka, jako cel badawczy, przedstawiła „ocenę wpływu bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym na kwestię szeroko pojętego bezpieczeństwa, względem incydentów, które miały już miejsce a także tych, które mogą powstać w przyszłości w odniesieniu do zakresu istniejących regulacji prawnych”. Z tak zarysowanego problemu i jednocześnie celu badawczego, należy wnioskować, że zasadniczym zagadnieniem analizowanym przez Autorkę jest zbadanie ograniczeń, jakie prawo stawia w sferze lotów statków bezzałogowych jak również luk w regulacji prawnej tego rodzaju aktywności w kontekście jej rozwoju. Wydaje się zatem, że w tle rozważań nad stanem prawnym regulacji lotów bezzałogowych, została postawiona teza o zagrożeniu tego typu aktywności w strefie powietrznej spowodowanym brakiem lub niezupełnością regulacji prawnych. Ponadto Doktorantka zapowiedziała dokonanie oceny wpływu statków bezzałogowych w lotnictwie cywilnym na bezpieczeństwo w szerokim ujęciu, zarówno wstecznie jak i *pro futuro*. Wreszcie, przyjęła też hipotezę badawczą, brzmiącą w ten sposób, że rozwiązania prawne pozostają w tyle do dynamiki rozwoju lotnictwa bezzałogowego oraz, że regulacje z zakresu bezpieczeństwa lotniczego są dość zachowawcze. Pierwsza część tej hipotezy nie ma charakteru odkrywczego – regułą jest opóźnienie regulacji prawnych w stosunku do techniki i nowych odkryć w różnych sferach życia. Druga, jak się wydaje, otwiera pole do dyskusji nad potrzebą większej liberalizacji w sferze lotów bezzałogowych.

Postawione przez Kandydatkę cele, tezy i hipotezy dookreślają przyjętą przez nią perspektywę badawczą oraz precyzują jej zakres. Są sformułowane dość jasno i mogą stanowić właściwy punkt wyjścia do dalszych rozważań.

Układ pracy

Rozprawa składa się z pięciu rozdziałów głównych podzielonych na mniejsze jednostki redakcyjne, wstępu, zakończenia oraz wykazu skrótów i bibliografii. Taka dyspozycja pracy mieści się w przyjętych kanonach konstruowania rozpraw naukowych, w tym dysertacji doktorskich. Objętość rozdziałów została rozplanowana proporcjonalnie, co należy, w kontekście konstrukcyjnym, ocenić pozytywnie. Podział zagadnień na poszczególne części pracy został dokonany prawidłowo. Słusznie Autorka wprowadziła czytelnika w problematykę rozprawy, rozpoczynając rozważania od ustaleń historycznych. Takie tradycyjne, ale trafne ujęcie, należy pochwalić. Niewątpliwie pozwala ono uporządkować

pewne podstawowe fakty i etapy regulacji prawnej. Kolejne rozdziały przedstawiają cząstkowe elementy zagadnienia sformułowanego w tytule rozprawy. Rozdział II poświęcony jest wyjaśnieniom dotyczącym przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem zasady suwerenności i kategoryzacji tego obszaru pod względem możliwości kontroli. Kolejna część pracy charakteryzuje bezzałogowe statki powietrzne, z wyraźnym odesłaniem do rozwiązań prawnych przyjętych w Unii Europejskiej. Czwarty rozdział porusza problematykę zagrożeń i ryzyk wynikających z użytkowania bezzałogowych statków powietrznych. I ostatni, piąty, odnosi się do odpowiedzialności cywilnej i karnej za nieprawidłowe użytkowanie dronów.

Tak przyjęta kompozycja pracy, wyodrębniająca istotne zagadnienia składające się na całość, powinna umożliwić zbadanie poszczególnych elementów głównego problemu badawczego oraz dokonanie weryfikacji przyjętej we wstępie hipotezy o pewnym opóźnieniu reakcji prawodawcy na wyzwania techniki i oczekiwań społecznych oraz ostrożności w formułowaniu zasad obowiązujących w zakresie lotów bezzałogowych w kontekście bezpieczeństwa.

Ocena merytoryczna

Autorka rozprawy rozważania merytoryczne rozpoczęła od charakterystyki lotnictwa cywilnego na tle historycznym i we współczesnych ramach czasowych. Początki lotnictwa umiejscowiła w XVIII wieku, korelując je z eksperymentami z balonami. Rzeczywiście, jak podają źródła, pierwszy załogowy lot balonem odbył się 19 września 1793 w Wersalu, chociaż uczestnikami tego lotu była kaczka, kogut i baran, a nie człowiek.

Następnie przeszła do rozważań nad przyczynami rozwoju lotnictwa cywilnego, prawidłowo odwołując się do kontekstu międzynarodowego i przywołując inicjatywy na rzecz regulacji przestrzeni powietrznej oraz ilustrując proces prawotwórczy polegający na pracy stosownych organów międzynarodowych a także zwołaniu konferencji międzypaństwowych jako klasycznej ścieżki przyjmowania umów międzynarodowych. Pewna wątpliwość rodzi się podczas czytania s. 24, gdzie Autorka przedstawia źródła prawa międzynarodowego i dwukrotnie (więc chyba nieprzypadkowo) pisze o „prawie tworzenia na ich podstawie”, odnosząc się, jak mierniam do prawa kreowanego na kanwie wielostronnych lub regionalnych porozumień międzypaństwowych. Jako internacjonalistka zwracam na to uwagę, mając świadomość, że zabrakło tu chyba pewnego „wyczucia” prawa międzynarodowego.

Doktorantka krótko scharakteryzowała też kwestię katastrof i wypadków lotniczych, podkreślając, że drony również ulegają tego typu zdarzeniom, powodując w rezultacie szkody na osobach i mieniu. Ten motyw powiązała słusznie z zagadnieniem bezpieczeństwa lotniczego, zarówno w aspekcie prewencyjnym jak i następczym.

Rozdział drugi pracy, zatytułowany „Przestrzeń powietrzna”, poświęcony został opisowi statusu prawnego tego obszaru. Prawdłowo, jako punkt wyjścia, Autorka scharakteryzowała zasadę suwerenności. Zasadniczo rozważania Doktorantki oddają istotę tej zasady w ujęciu prawnomiędzynarodowym. Pokazują też, jak rozumiana i stosowana jest w prawie lotniczym. Na s. 52 znalazło się odwołanie do zakresu suwerenności państwa nad morzem terytorialnym i pasem przyległym, ze wskazaniem jako podstawy prawnej Konwencji genewskiej o morzu terytorialnym i pasie przyległym z 1958 r. Warto byłoby zwrócić uwagę, że w roku 1982 w Montego Bay przyjęto nowszą konwencję, całościowo kodyfikującą prawo morza, z której art. 2 ust. 2 wynika, że suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się na przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym jak również na jego dno i podglebie.

Dalsze rozważania oscylują między prawem międzynarodowym a krajowym a ich celem, jak można mniemać, jest ustalenie zasad poruszania się statków powietrznych, w tym również bezzałogowych, w przestrzeni powietrznej pozostającej poza i w zakresie jurysdykcji państw. Ma to znaczenie w aspekcie ewentualnej odpowiedzialności. W tej części pracy mocno przebijają się komunikat Autorki o potrzebie liberalizacji zasad dotyczących ruchu powietrznego statków bezzałogowych.

W kolejnej części pracy dokonana została charakterystyka bezzałogowych statków powietrznych. Doktorantka opisała kwestie definicyjne, kwalifikacyjne i techniczne. Informacje te są niezbędne dla zrozumienia zagadnienia zakreślonego tytułem pracy oraz problemów prawnych, stanowiących hipotezy badawcze. Należy zatem stwierdzić, że Autorka rzetelnie przedstawiła czytelnikowi elementy definicyjno-porządkowe, zauważając pewne trudności w ustaleniu brzmienia pojęcia statku bezzałogowego w sytuacji, gdy nie można powołać się na podpowiedź ze strony ustawodawcy.

Rozdział piąty poświęcony jest zagadnieniom zagrożeń i ryzyk związanych z bezzałogowym lotnictwem. Autorka, po kolei, omawia różnego rodzaju niebezpieczeństwa, które mogą pojawiać się w związku z wykorzystaniem dronów. Mocno wybrzmiewa w tym kontekście postulat zarządzania ryzykiem jako efektywna metoda minimalizacji zagrożeń. Rzeczywiście, należy przyznać, że rozwiązanie to jest stosowane w różnych dziedzinach życia, chociażby w funkcjonowaniu podmiotów leczniczych czy realizacji obowiązków

zawodowych i prawnych przez osoby wykonujące zawody medyczne, co prowadzi do stopniowej eliminacji niepożądanych incydentów i zwiększenia bezpieczeństwa podmiotów danych relacji. Prawidłowo w rozdziale o zagrożeniach wywołanych przez loty bezzałogowe Doktorantka wyodrębniła prawa człowieka, jakie mogą zostać naruszone. Podała nawet przykłady takich zdarzeń. Pewien niedosyt budzi jednak brak konkluzji w tym zakresie oraz propozycji rozwiązań prawnych, które mogłyby przyczynić się do realnej ochrony praw jednostki, szczególnie prawa do prywatności, które jest jednym z najistotniejszych przywilejów należnych osobie ludzkiej. W recenzowanej pracy zostało przedstawione bardzo skrótowo i ogólnikowo.

Ostatni rozdział pracy, poświęcony odpowiedzialności, jak się wydaje, stanowi kwintesencję rozprawy. Autorka wyróżnia w nim zarówno odpowiedzialność cywilną i karną. To prawidłowe, ale niepełne ujęcie. Zabrakło odrębnej jednostki redakcyjnej dotyczącej odpowiedzialności międzynarodowej. Nie da się tej luki nie zauważyć i nie skomentować, skoro problematyka statków bezzałogowych rozpatrywana jest w treści rozprawy zarówno w perspektywie krajowej jak i międzynarodowej. We wcześniejszych częściach pracy aspekt ten nie umknął uwadze Autorki. Tym bardziej zaskakujący jest jego formalny brak w rozdziale poświęconym odpowiedzialności za nieprawidłowe użycie dronów, chociaż problem przewija się „między wierszami”. Obecność dronów w międzynarodowej przestrzeni powietrznej oznacza konieczność ustalenia również zasad odpowiedzialności za wypadki czy inne sytuacje z udziałem dronów. Co prawda, Doktorantka tytuł rozdziału sformułowała w ten sposób, że zakreśliła zakres rozważań prawem cywilnym i karnym, ale, na tle całej pracy i istoty prawa lotniczego, zabieg ten, zawężający ramy prawne, rodzi pytanie, skąd takie ograniczenie? Poza tym, uważam, że dla czytelnika interesująca byłaby możliwość zapoznania się z konkretnymi przykładami naruszeń norm dotyczących bezpieczeństwa lotów bezzałogowych w przestrzeni cywilnej i związanych z tym konsekwencji. Takiego ujęcia w pracy zabrakło. W ten sposób fragmenty ostatniego rozdziału dotyczące odpowiedzialności noszą raczej znamiona rozważań o charakterze ogólnym niż szczegółowych analiz spodziewanych w kontekście głównego problemu rozprawy wyznaczonego tematem pracy.

Podsumowanie dokonane przez Doktorantkę w zakończeniu ujmuje wątki przedstawiane i analizowane w pracy oraz zapowiedziane we wstępie jako problemy badawcze. Takie spięcie klamrą między wstępem i zakończeniem należy ocenić pozytywnie. Postulaty regulacyjne zgłoszone w tym miejscu pracy znajdują uzasadnienie we wcześniejszych uwagach. Zostały zatem wyprowadzone zgodnie z zasadami logiki. Pewien niedosyt budzi jednak dość ogólnikowy charakter wniosków. Oczekiwałoby się bardziej

skonkretyzowanych konkluzji i propozycji. Autorka problemy wymagające korekty regulacyjnej albo wręcz wypełnienia luk prawnych zidentyfikowała trafnie, nie formułując jednak optymalnych rozwiązań, tylko poprzestając na sygnalizacji problematycznych zagadnień i oczekiwanych kierunków zmian/rozwoju.

Metody zastosowane przez Doktorantkę w pracy zostały dobrane prawidłowo. Autorka posłużyła się metodą dogmatyczną, historyczną i prawnoporównawczą. Są to narzędzia charakterystyczne dla badań naukowych prowadzonych w obrębie nauk prawnych. W toku narracji metody te są widoczne i prawidłowo zastosowane, chociaż ta ostatnia, mimo wyraźnej zapowiedzi we wstępie, w samej pracy uległa pewnemu rozmyciu.

Nowatorstwo

Zarówno tematyka pracy jak i podniesione w niej problemy prawne zawierają w sobie elementy nowatorskie. Statki bezzałogowe zostały co prawda uwzględnione już w 1944 roku w treści Konwencji chicagowskiej, ale wzrost ich popularności datuje się na kilkanaście ostatnich lat. Idea zaprezentowania statusu prawnego tego rodzaju obiektów wraz z identyfikacją problemów prawnych związanych z bezpieczeństwem przestrzeni powietrznej oraz niedoskonałościami regulacyjnymi a także prawnymi następstwami szkód wyrządzonych przez drony, wpisuje się w aktualne potrzeby dysputy prawnej i społecznej. Co prawda powstało już trochę opracowań, również w języku polskim, omawiających te problematykę. Na przykład książka „*Prawo dronów. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*” autorstwa Małgorzaty Ostrihansky i Macieja Szmigiera (Warszawa 2020) czy monografia Piotra Kasprzyka pt.: „*Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*” (Warszawa 2021) oraz niepublikowana rozprawa doktorska Marcina Moja napisana pod kierunkiem prof. dra hab. Jacka Langa na Uniwersytecie Warszawskim, zatytułowana „*Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne*” (Warszawa 2015), jednakże są to materiały świeże, co świadczy o tym, że tematyka jest aktualna i z dużym potencjałem, a niewyeksplorowana.

Dobór i wykorzystanie źródeł

Doktorantka zasadniczo osadziła swoją pracę w polskiej literaturze przedmiotu, chociaż przywołała również opracowania obcojęzyczne. Ponieważ praca pisana jest z

perspektywy cywilistycznej, dominacja polskojęzycznych pozycji jest naturalna. Tym niemniej warto podkreślić, że nie zostały pominięte również ustalenia autorów opublikowane w języku angielskim, co w przypadku prawa lotniczego również jest oczywiste. Poza monografiami i artykułami naukowymi, Doktorantka przeanalizowała również źródła prawne, zarówno międzynarodowe, jak i polskie. Przywołała też orzecznictwo. Zaczerpnęła również materiały ze stron internetowych, które jednakże powinna była oznaczyć bardziej precyzyjnie i podać nazwy organów, organizacji, instytucji, itp., z których portali korzystała. Samo tylko podanie linków, nawet głębokich, nie jest, w moim przekonaniu, dość precyzyjne i czytelne. Nie jest dla mnie zrozumiała kategoria „zagraniczne akty prawne”. *Prima facie* powinna prawdopodobnie oznaczać akty prawa wewnętrznego innych państw niż Polska, skoro źródła prawa międzynarodowego i unijnego zostały włączone do kategorii ogólnej – „źródła prawa”. Natomiast wymienione w niej dokumenty to np. konwencje międzynarodowe czy rozporządzenie Parlamentu Europejskiego. Nie znajduję uzasadnienia dla takiej kategoryzacji źródeł. Należało raczej pozostać przy alfabetycznej liście albo pogrupować je na prawo międzynarodowe, prawo Unii Europejskiej i prawo krajowe.

Przepisy aktów prawnych należałoby cytować z oficjalnych publikatorów i uwzględnić je w odsyłaczach, a nie pozostawić bez odwołania do źródła, jak to ma miejsce np. na s. 20, gdzie Autorka przywołuje fragmenty Konwencji chicagowskiej bez sporządzenia przypisu. Co prawda nadrabia ten brak dwie strony dalej, ale zasada jest prosta: przy pierwszym powołaniu aktu prawnego sporządza się przypis odsyłający do miejsca publikacji.

Ocena formalna

Praca jest napisana przejrzystym językiem, chociaż niepozbawionym pewnych uchybień, typu literówki. Narracja prowadzona jest zwięźle i logicznie, zgodnie z przyjętą w spisie treści dyspozycją problemów. Odsyłacze zostały sporządzone zgodnie z przyjętymi standardami. Podobnie bibliografia, z drobnymi uwagami, podniesionymi w poprzednim punkcie recenzji.

Doktorantka proporcjonalnie podzieliła opisywany materiał na poszczególne rozdziały. Szkoda, że nie kończą się one podsumowaniami. Tego elementu brakuje w pracy i nie został zrekompensowany zakończeniem. Z całą pewnością wywody Autorki zyskałyby na jakości, gdyby uzupełniła je konkluzjami i dyskusją. W obecnej formie opracowanie jest w znacznej mierze odtwórcze. Co prawda, jako relatywnie nowe zagadnienie, i w takiej formie ma sens i oddaje wysiłek badawczy oparty na rzetelnej kwerendzie oraz uporządkowaniu

zagadnień i zredagowaniu ich w całość. Mimo wszystko jednak, chciałoby się poznać punkt widzenia młodej Badaczki.

Niepotrzebnie Autorka stosuje zapis ortograficzny angielski. Takie wyrażenia, jak „państwa-strony” (*State Parties*) czy „państwa członkowskie” (*Member States*) zgodnie z zasadami pisowni polskiej, piszemy z małej, nie z wielkiej litery. Jest to dość często popełniany błąd, którego należałoby jednak unikać.

Konkluzja

Dokonując oceny dysertacji doktorskiej, recenzent bierze pod uwagę zarówno merytoryczne jak i formalne aspekty pracy. Pochyla się nad kwestią wyboru tematu badań oraz umiejętnością sformułowania ich celu a także trafnością zastosowanych metod badawczych. Mierzy się również z konstrukcją opracowania, sposobem doboru źródeł, stopniem i umiejętnością ich wykorzystania, i wreszcie logiką oraz precyzją formułowania wniosków. Wszystkie te elementy zostały omówione w poszczególnych punktach recenzji.

W konkluzji stwierdzam, że przedstawiona mi do recenzji dysertacja pani mgr Agnieszki Marii Kasprzak pt.: „Status prawny i bezpieczeństwo wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne” spełnia warunki stawiane kandydatowi do uzyskania stopnia naukowego doktora w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1789), zatem może być przedmiotem dalszego procedowania.

Wrocław, 12 grudnia 2021 r.

Dykt. Włodzisław - Kotarska