

RECENZJA PRACY DOKTORSKIEJ

Pana magistra Marcina Mój

Pt. „Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne”

**24 CZERWCA 2016 R.
UNIwersytet Rzeszowski
Ul. Grunwaldzka 13, 35-068 Rzeszów**

Rzeszów, 21 LIPCA 2016 r.

dr hab. Jan Olszewski, Prof. UR

Kierownik Zakładu Prawa Handlowego i Gospodarczego

Wydział Prawa i Administracji

Uniwersytetu Rzeszowskiego

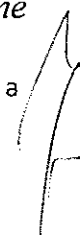
ul. Grunwaldzka 13, 35-068 Rzeszów

tel. kom. 607 639 377

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Marcina Mój

**pt. „*Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne*”,
Warszawa 2015, s. 388.**

Stosownie do ustawy z dnia 14 marca 2003 o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule naukowym w zakresie sztuki/ Tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., nr 0 , poz. 1852 ze zm./ mogę stwierdzić, po dokonanej analizie pracy Pana magistra Marcina Mój pt. „*Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne*



bezzałogowe statki powietrzne”, stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, co wskazuje, iż Autor posiadał ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

OCENA PRACY DOKORSKIEJ

1. Określenie dyscypliny prawa:

Praca doktorska mgr Marcina Mój poświęcona jest prawu administracyjnemu, a konkretnie jego części określanej mianem publicznego prawa gospodarczego. Uzupełniająco w pracy umieszczone zostały elementy prawa międzynarodowego (w szczególności prawo UE) oraz prawa cywilnego. W pewnym stopniu Autor odnosi się także do prawa obcego np. prawa lotniczego wybranych porządków prawnych: USA, Niemczech, Danii, Holandii, Australii itp.

W pracy przytoczono liczne cytaty z Konwencji międzynarodowych związanych z lotnictwem, nie wpływają one jednak na dyscyplinę determinującą. Stanowią zaś bardzo użyteczne rozwinięcie tematu, ponadto tworzą właściwe uzupełnienie materii badawczej.

Zrozumienie w wielu miejscach złożonych pojęć i wzajemnych korelacji regulacyjnych jest niekiedy niemożliwe w tym temacie, bez stosownych odniesień do prawa międzynarodowego i obcego.

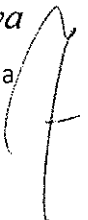
2. Wybór tematu badawczego:

Praca analizuje aspekty prawne związane ze statusem prawnym cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ukazuje ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne. Autor stara się, zgodnie z tytułem pracy, określić wpierw status prawny, a potem analizuje różnorodne wymogi związane z bezpieczeństwem. W ten sposób ustala różne ograniczenia i warunki dla bezpiecznej działalności tego rodzaju urządzeń.

Temat ten na gruncie prawa polskiego jest nowatorski. Stąd też prezentacja obcych rozwiązań jest bardzo potrzebna. Ponadto ryzykowna działalność i rozwojowy charakter tego typu usług wymagają pilnych rozwiązań prawnych. Materia omawiana w pracy analizuje przykłady z kilku bardziej rozwiniętych pod tym względem państw świata. Opracowanie rozsądnej adaptacji rozwiązań obcych i naświetlenie pewnych zagrożeń, może uczynić iż Polskie ograniczenia prawa będą proporcjonalne dla poniesionych kosztów np. zakresie działań organizacyjnych jak i przyszłych korzyści.

3. Konstrukcja pracy:

Praca składa się z 10 rozdziałów. Pomimo iż rozdziały dotyczą wyraźnie wyodrębnionych aspektów, to jednak nie mają charakteru równomiernych (tzn. proporcjonalnych) analiz. Dla przykładu Rozdział I „Geneza lotnictwa

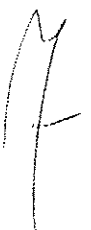


bezzałogowego” obejmuje 6 stron (str.16 - 22) i nie ma ani jednego podrozdziału. Podobna sytuacja, gdzie nie wyodrębniono podrozdziałów jest w Rozdziale V, natomiast w pozostałych 8 rozdziałach, rozważania, pod względem objętościowym, są w zasadzie proporcjonalne. Umiejętnie wyodrębniono w nich od 3 do 13 podrozdziałów.

Pewną wadą konstrukcyjną jest też w większości pominięcie, wyodrębnionych jako podrozdział, wniosków lub podsumowań w końcowej części rozdziałów. Są wskazane w spisie treści jedynie w 3 rozdziałach, co jest pewnym przejawem braku konsekwencji Autora. Pomimo, iż takie wnioskowania (i to wyjątkowo liczne) znajdują się w pracy nawet tam gdzie nie ma takiego podrozdziału, uważam iż wykonanie czytelnych i systematycznych podsumowań, co rozdział, podnosi naukową wartość pracy, a przede wszystkim jej przejrzystość i praktyczne wykorzystanie. Świadczy też iż Autor opanował trudną sztukę przetwarzania długich informacji w syntetyczne ujęcia. Tu pomimo znaczącej liczny sugestii, postulatów, a nawet analiz rozdziałowych, takich wniosków w końcówce rozdziałów nie ma, (z wyjątkiem 3 podanych) .Ten niedosyt jest jednak tylko częściowy, bowiem w Zakończeniu Autor wyjątkowo celnie, i co równie ważne – przejrzystość dokonuje szeregu podsumowań. Syntezy są tam na wyjątkowo wysokim poziomie i to pod względem oryginalności jak i skali podmiotowej i przedmiotowej.

4. Charakterystyka pracy:

Praca tak jak to już wspomniałem, składa się z 10 rozdziałów, Wstępu i Zakończenia. Posiada także stosowne elementy dodatkowe jak Bibliografia i Wykazy skrótów.



Wstęp (str. 9-16) jest właściwie ujęty (oprócz kilku uwag, które podaje w pkt. 5). Jego zaletą jest wnikliwe wyliczenie materii poddanej badaniom. Opis jest tu ponadprzeciętnie dokładny i co istotne ten olbrzymi zakres jest potem stosownie omówiony. Zaletą Wstępu jest także wybranie i następnie opisanie różnorodnych metod badawczych. Kolejna zaleta to czytelne tezy badawcze. Są też we Wstępie pewne braki o czym dalej (w pkt. 5 – uwagi krytyczne).

Rozdział I pt. „*Geneza lotnictwa bezzałogowego*” (str. 16-21). Ten symboliczny rozdział nie odnosi się do historii prawa, ale ukazuje jedynie ewolucję rozwoju tego „typu lotnictwa”. Pomija zbyt bardzo jednak kwestie regulacyjne związane z tą ewolucją. Ubogi jest też w wnioski.

Rozdział II pt. „*Zagadnienia wprowadzające*” (str. 22-88) obejmuje kilka obszarów tematycznych. Wpierw Autor wyjaśnia podstawową dla lotnictwa zasadę suwerenności. Ukazuje jej ewolucję w zakresie treściowym i obszarowym.

Druga grupa elementów tego rozdziału to ustalenie treści ważniejszych terminów prawnych i technicznych związanych z lotnictwem ,a przede wszystkim bezpieczeństwem w lotach bezzałogowych. Trzeci temat, pojawia się niejako jako kwestia fragmentaryczna, to przegląd niektórych źródeł prawnych związanych z Rozdziałem II ust. 2.9, tzn. z „etapami wdrażania bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej”. W końcowej części tego podrozdziału, a przede wszystkim w podrozdziale 2.10 pt. „Wybrane gwarancje bezpieczeństwa wykonywania lotów” (str. 85) Autor wskazuje aktualnie obowiązujące Rozporządzenie z 26 marca 2013r., jednak Autor nie podaje tu ani jego nazwy ani nie wskazuje też Dziennika Ustaw. Uwzględniając iż praca ta jest pracą doktorską w ujęciu administracyjno-prawnym to aspekt źródeł prawnych w wszelkich odniesieniach powinien być kompletny i jak najbardziej czytelny, tu zaś wydaje się iż jest kwestia źródeł na drugim miejscu. Co prawda w Bibliografii w sposób czytelny można dostrzec to Rozporządzenie.



Sugerowałbym większy nacisk na wzmocnienie w treści pracy czytelnego powiązania cytowanych aktów prawnych z publikatorami i pełniejsze ich nazywanie. Ponadto w dalszych analizach np. str. 86 wskazuje, iż w Rozporządzeniu z 26 marca 2013r. nie przewidziano pewnych obowiązków... ale nie wskazuje żadnego przypisu, artykułu itp. (i to ani w treści ani w przypisach). Co ciekawe nawet na tej stronie jest bogata liczba przypisów, gdzie cytowane są nawet źródła: niemieckie (przypis nr 231), duńskie (przypis nr 233) a także australijskie (przypis nr 234). Podobnie jest też gdy Autor wymienia różnorodne systemy (np. *fail safe*).

Warto tu dodać, iż cytowany wcześniej akt prawny tzn. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 jest dopiero omówione w Rozdziale III, ale i tu Autor nie podaje źródła publikacyjnego.

Rozdział III pt. „*Bezzałogowe statki powietrzne*” (str. 89-175) obejmuje wprawdzie rys prawny (pkt. 3.1 str. 89-104), a następnie ukazuje problemy nazewnictwa i (najszerzej) opis elementów technicznych składowych systemu bezzałogowego statku powietrznego (str. 121-147). Rozdział uzupełniają omówione tamże różnice i podobieństwa pomiędzy bezzałogowymi i załogowymi statkami powietrznymi oraz klasyfikacja tych pierwszych statków. Rozdział ten po raz pierwszy zamyka podsumowanie.

W ramach rysu prawnego Autor nie podaje źródeł aktualnego rozporządzenia, ale podaje starsze źródła (np. Rozporządzenia z 25 kwietnia 2005r.). Wspomina szeroko o uzasadnieniu do projektu Rozporządzenia z dnia 26 marca 2013r. ale nie podaje źródeł do tego uzasadnienia. Dopiero na kolejnej stronie powołuje niektóre źródła, np. przypis 242 – dotyczy Tabeli n 7 uwag z konsultacji społecznych... ale i tu nie podaje gdzie można taką tabelę odnaleźć (np. strony internetowe lub publikatory sejmowe, literatura). Warto tu dodać, iż szereg innych rozporządzeń jest już lepiej cytowana. Opis elementów

składowych jest oparty o obcą literaturę, ale prawie zupełnie Autor nie odnosi się tu do polskich źródeł prawnych. Jeśli nawet w Polskich aktach prawnych nie jest lotnictwo bezzałogowe uregulowane, to są regulacje o charakterze ogólnym. I w takich sytuacjach w stosunku do statków bezzałogowych możliwe byłoby odniesienie się do prawa polskiego (najczęściej związanego generalnie z wszelkimi statkami powietrznymi), gdyż prawodawca nie regulując tu kwestii dla grupy bezzałogowych narzuca jednak pewne standardy generalne.

Rozdział IV pt. „*Modele latające, latawce, balony wolne bezzałogowe i statki powietrzne zabawki*” (str. 176-205). Tytuł jest zgodny z treściami, które są tu instytucja po instytucji - omówione. Opis poprawny, lecz oparty przede wszystkim na źródłach obcych. Taki stan dziwi, gdyż o zakresie tematycznym tego rozdziału można znaleźć także literaturę polską (nawet tą którą Autor wcześniej już cytował), ale szczególnie z prasy specjalistycznej, czy też z stron internetowych stowarzyszeń lotniczych itp. . Autor cytuje tu jedynie z polskich źródeł stronę internetową Aeroklubu i Tabelę nr 7 (wspominane wcześniej uwagi z konsultacji...). Rozdział ten także nie posiada podsumowania/ czy też wyodrębnionych wniosków, chociaż są tu jednak wyliczone pewne postulaty jakie proponuje się w najnowszym projekcie rozporządzenia (z dnia 23 listopada 2015r.) ale tu także Autor nie podaje źródła tego aktu.

Rozdział V pt. „*Przechwytywanie bezzałogowych statków powietrznych*” (str. 206-235). Opis zgodny z tytułem rozdziału. Uwagi jak we wcześniejszym rozdziale, co do podsumowania. Natomiast pozytywnie należy ocenić odznaczenie kilku źródeł polskich a przede wszystkim prace prof. M. Żylicza.

Rozdział VI pt. „*Zastosowanie cywilnych bezzałogowych statków powietrznych*” (str. 236-276). Rozdział zgodny z tytułem, umiejętnie wyodrębniono liczne podrozdziały. W rozdziale brak jest wyodrębnionego podrozdziału z wnioskami, chociaż autor sam w trakcie rozważań podsumowanie czyni. Pewną wadą jest tu nadmiar analiz co do aspektów



ekonomicznych, organizacyjnych, a stosunkowe ubóstwo analizy administracyjno-prawnej, szczególnie brak jest tego w tym swoistym podsumowaniu (str. 275-276).

Rozdział VII pt. „*Ewidencja statków powietrznych i znaki rejestracyjne*” (str. 277-284). Tytuł zgodny z analizowanymi treściami. Analizy poprawne i na pozytywną uwagę zasługuje „przypis 638” w którym Autor odważnie wskazuje błędne tłumaczenia wersji polskiej tekstu prawnego. Tu także są bardzo ciekawe wnioski (str. 284) co do obowiązku rejestracji. Szkoda jednak, iż nie wyodrębniono i tu podrozdziału z wnioskami.

Rozdział VIII pt. „*Ubezpieczenie OC*” (str. 285-291). Można się zastanowić czy Rozdział VII i VIII nie powinny być ujęte łącznie, bowiem prezentowanie w obu opisy są niewielkie. Analiza też bardzo ograniczona, np. jak tworzyły się regulacje prawne. Z tego powodu wspólne ujęcie obu rozdziałów w tych miejscach było by zbieżne. I tu także dowodem na skromną wartość treści rozdziału jest brak wyodrębnionych podsumowań.

Rozdział IX pt. „*Strefy przestrzeni powietrznej*” (str. 292 -329). Analizy tu zawarte mają charakter techniczny, mają jednak one swoje *ratio*, bowiem każda ze stref niesie właściwe sobie zagrożenia, a co z tym związane, zastosowanie mieć powinny właściwe regulacje, do których zresztą Autor odnosi się już znacznie częściej. Zaletą jest tu wyodrębnienie i bogate we wnioski administracyjno-prawne podsumowanie (str. 326-329). Szczególnie użyteczne bo dające przykłady z prawa austriackiego (str. 328).

Rozdział X pt. „*Obliczenia*” (str. 330-364). Rozdział ten ma charakter badań empirycznych (o których zresztą Autor zbyt skąpo wzmiankował we Wstępie). Prezentowane tak dokładnych i wielostronicowych danych umieściłbym jednak w załącznikach do pracy, która ma charakter naukowy, a nie poradnikowo-praktyczny. Wnioski z badań empirycznych są o charakterze technicznych wyliczeń (trudne zresztą do zweryfikowania przez prawnika)



owocują u Autora wnioskami i postulatami, które jako użyteczne w aspekcie prawnym a przede wszystkim uzasadniające potrzebę różnych ograniczeń administracyjno-prawnych umieściłbym w samej analitycznej treści rozdziałów wcześniejszych.

Pracę zamyka Zakończenie (str. 365-371). Jest tu duża liczba wnioskowań ,ale Autor w niewielkim stopniu kieruje konkretne uwagi na regulacje. Szkoda też, iż w Zakończeniu brak jest przypisów, w których Autor mógłby poprzez różne odniesienia (np. do doktryny) wzmocnić swoje argumenty za lub przeciw istniejącym ograniczeniom lub lukom prawnym.

5. Uwagi szczegółowe w zakresie sugerowanych korekt.

W ramach analiz zawartych w pracy możliwe są pewne korekty jej tekstu. Jak już wskazałem to już w treści opisów, są to sygnalizowane właściwie trzy kwestie:

- a) Problem ustalania pojęć i terminów z źródeł prawnych .
- b)Zwiększenie ilości przypisów szczególnie w zakresie powoływania się, na określone źródła.
- c) Zwiększenie ilości administracyjno -Prawnych wniosków i podsumowań

5.1 Ustalanie pojęć

Pewną „usterką” pracy jest nieco chaotyczne ustalanie pojęć. Podstawowy termin analizowany w pracy to „bezzałogowy statek powietrzny”. Powinna jego treść być zdefiniowana w rozdziale I, (a nawet co czasem się zdarza iż Autor ustala podstawowy dla pracy termin już we Wstępie). Natomiast w pracy, Autor dokonuje wyjaśnienia treści tego fundamentalnego dla przedmiotowych analiz

zawartych w pracy, dopiero w Rozdziale 3 ust. 2 (str. 105). Opis ten dalej jest poprawny i bardzo użyteczny przy lekturze pracy. Moim jednak zdaniem, pojęcie tak podstawowe powinno być podane jak najwcześniej. Podobna sytuacja jest także z kilkoma innymi pojęciami, np. wskazane byłoby, nie tylko wcześniejsze ustalenie treści, ale i zakresu czym charakteryzuje się cywilny statek (tu nie ma nawet wyodrębnionej definicji tego pojęcia).

W pracy też nie ustalono co mieści się w zakresie „ograniczeń związanych z wykonywanymi lotów”. W analizie tematu zasadne byłoby wyliczenie takich typowych ograniczeń a następnie odniesienie się łącznie do wcześniejszego katalogu.

W ten sposób tytuł pracy nie jest ściśle związany z treścią pracy. Spis treści i analizy w nim zawarte generalnie są z nimi spójne, ale nie ma tu pełnej przejrzystości. Czytelnik aby znaleźć odpowiedź na problemy zaznaczone w tytule, musi poszukiwać w licznych przykładach (zresztą wartościowych analiz) na miejsca gdzie są naświetlone takie ograniczenia lub ustalone są treści do tak podstawowych pojęć.

5.2 Powoływanie źródeł

W ramach Wstępu pominięto jednak wskazania przynajmniej kilku źródeł doktryny lub literatury. Pomimo iż tematyka opracowania jest wyjątkowo nowatorska to jednak zawsze istnieją pewne źródła w literaturze do których należy się odnieść (choćby krytycznie). Autor we Wstępie (wyjątkowo ciekawym w problemy i hipotezy prawne) kwestie odniesienia się do literatury zupełnie pomija. Nawet w przypisach tam zawartych nie ma stosownej wzmianki. Pewnym usprawiedliwieniem takiego stanu rzeczy jest rozdział I pt. „Geneza” w której oprócz wprowadzenia historycznego Autor wylicza liczne

opinie związane tematem z literatury polskiej i obcej, odnoszą się one jednak wyłącznie do genezy powstania bezzałogowych statków powietrznych.

Kolejna wada, która często pojawia się w literaturze prawniczej, a która nie ominęła także pracy Autora to powoływanie się na doktrynę, ale bez rzeczywistego podawania (i to ani w treści analizy, ani w przypisach) np. jest tak na str. 74. Autor wskazuje, iż „w doktrynie wyróżnia się kilka poziomów w dostępie do bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej...”. Podobnie jest na str. 205, gdzie wskazuje „iż proponowane przez doktrynę zgodnie z tzw. zasadą 25...”. Tak jest zresztą w wielu innych miejscach.

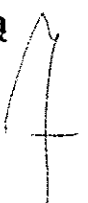
5.3 Wyodrębnianie wniosków

Znaczącym elementem dysharmonii, jaka pojawiła się w pracy jest nieregularne przedstawianie wniosków. Ponadto, co bardziej utrudnia uchwycenie ciągu i systematyki rozważań przez Czytelnika, to w ogóle brak systematycznych, swoistych podsumowań, które Autor zamiast podawać w końcu rozdziału (lub przynajmniej je przypomnieć) umieszcza czasem w dowolnych miejscach (np. na str. 83 tzn. jest ono 4 strony przed końcem rozdziału).

Te nieregularne ale już wyodrębnione podsumowania Autor umieścił jedynie w Rozdziale III i IX. Co ciekawe w końcu Rozdziału X Autor, zamiast podsumowania wyodrębnił - Wnioski (str. 362-364).

6. Uwagi końcowe

Pomimo licznych uwag , praca wnosi wiele nowych oryginalnych instytucji pranych. Opisy obcych rozwiązań są nowatorskie i po przez to warte są



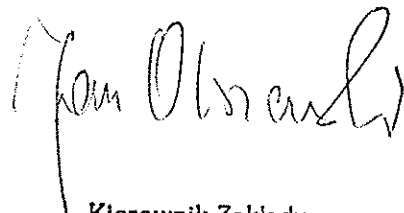
dalszych ocen w literaturze i praktyce lotniczej .Dlatego też recenzent dostrzegł wartość nawet jeszcze niedoszlifowanych analiz i syntez mając nadzieję iż przed publikacją materie te będą skorygowane.

Powyżej wyliczone uwagi i konkluzje są nie tyle oceną krytyczną, ale stanowią sugestię potrzeby przyłożenia znacznie większej uwagi przez Autora na aspekty badawcze, konstrukcyjne oraz rzetelniejsze udokumentowanie niektórych źródeł i systematykę prowadzonych badań oraz wykorzystanych metod.

Generalnie jednak wyrażam przekonanie, iż recenzowania przeze mnie praca doktorska Pana magistra Marcina Mój „*Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne*”, Warszawa 2015, s. 388, napisanej pod kierunkiem prof. zw. dr hab. Jacka Langa, stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego.

Autor przez wnikliwe analizy tematu, naświetla tam zawarte problemy administracyjnoprawne, co potwierdza, iż posiadał ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie prawa administracyjnego, a także umiejętność prowadzenia pracy naukowej.

Reasumując, recenzowana praca spełnia wymagania stawiane pracy doktorskiej. Jej niewątpliwą zaletą jest nowatorskie ujęcie tematu pod kontem administracyjnoprawnym po dokonaniu analizy stosownych przepisów i orzecznictwa oraz literatury przedmiotu.



Kierownik Zakładu
Prawa Handlowego i Gospodarczego

dr hab. prof. UR Jan Olczak

Strona