



Wrocław 17.07.2021

*dr hab. Jakub Kociubiński**Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii**Uniwersytet Wrocławski*

**Recenzja rozprawy doktorskiej p. Michała Ołowskiego pt. *Integracja cywilnych bezzalogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej***

**Uwagi wprowadzające**

Uchwałą Rady Dyscypliny Nauki Prawne Uniwersytetu Gdańskiego z 19.04.2021 r. zostałem powołany na recenzenta w przewodzie doktorskim Pana mgr. Michała Ołowskiego. Zgodnie z art. 179 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. - Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz. 1669) w okresie od wejścia w życie ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz. 1668) do czynności w przewodzie doktorskich stosuje się dalej przepisy ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. 2003 nr 65 poz. 595 ze zm.).

Zgodnie z art. 13 ust. 1 powyższej ustawy rozprawa doktorska „(...) powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego lub oryginalne rozwiązanie problemu w oparciu o opracowanie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne, lub oryginalne dokonanie artystyczne, oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata wdanej dyscyplinie naukowej lub artystycznej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej”. Wskazane kryteria są podstawą mojej recenzji i oceny przedłożonej rozprawy doktorskiej Pana

mgr. Michała Ołowskiego pt. *Integracja cywilnych bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*.

### **Wybór tematu**

Problematyka regulacji dotyczących bezzałogowych statków powietrznych potocznie zwanych dronami zarówno od strony praktycznej jak i czysto naukowej jest obecnie jednym z wiodących tematów obszaru najszerzej pojętego prawa lotniczego. Ze względu na stały rozwój technologii, poszerzanie zakresów zastosowania dronów jak i zmieniające się środowisko prawno-regulacyjne wciąż jednak stanowi szerokie pole do badań naukowych. Wybór obszaru jakim sytuuje się recenzowana rozprawa doktorska należy więc ocenić pozytywnie.

Wobec wspomnianych dynamicznych zmian w zakresie technologii i regulacji bezzałogowych statków powietrznych dla podjęcia badań tego obszaru obok typowego zestawu czysto prawniczych umiejętności konieczna jest też znajomości technicznych i operacyjnych aspektów opisywanych technologii, czyli kwestii wykraczających poza instrumentarium „typowego” badacza-prawnika. Wynikająca z tego ambitność postawionego zadania badawczego zasługuje na odnotowanie i uznanie.

Autor wskazuje, że celem pracy jest rozwiązanie problemu naukowego jakim jest odpowiedź na pytanie czy wprowadzone przez organy w Unii Europejskiej rozwiązania zapewnią ustanowienie i utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w obszarze lotnictwa bezzałogowego i pozwolą na szerszą eksploatację bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni Europejskiej (s. 18). Autor podejmuje również próbę identyfikowania obszarów które nie zostały dostrzeżone przez Europejskiego prawodawcę i w tym kontekście sformułowania wniosków *de lege ferenda* odnośnie do kierunku przyszłych działań legislacyjnych (s. 19). Jako cel dodatkowy Autor wskazał, że nawet w przypadku ustanowienia jednolitego systemu prawnego regulującego projektowanie produkcję, konserwację i eksploatację bezzałogowych statków powietrznych zapewnienie integracji z zachowaniem odpowiednich standardów bezpieczeństwa jest zależne w dużej mierze od roli organów nadzoru lotniczego państw członkowskich i sposobów w jaki posiadane kompetencje wykorzystują (s.19). Ostatni celów jest być może nieco niefortunnie sformułowany w sensie redakcyjnym we wstępie, natomiast sygnalizowany problem finistycznej

skuteczności reguł prawa materialnego determinowany konstrukcją systemu nadzoru jest jak najbardziej relewantny i doniosły.

Natomiast sposób sformułowania tytułu budzi pewne wątpliwości. Użycie w tytule słowa integracja, której słownikowa definicja to „proces tworzenia się całości z części” wymagałoby wskazania o jakich częściach mowa. Jeśli jedną będą cywilne bezzałogowe statki powietrzne, to z tytułu nie wynika z czym wspomniana integracja miałaby się dokonywać, jeżeli brzmienie wskazuje, że nie jest mowa o integracji z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną (domyślnie z istniejącym *acquis* w tej sferze), ale z jakimś nienazwanym elementem w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Można się jednak domyślać, że chodzi o integrację z istniejącymi europejskimi i krajowymi regułami w zakresie lotnictwa w ramach ogólnej kategorii rozwiązań prawnych określanych jako europejska jednolita przestrzeń powietrzna. Jeżeli Autor tak rozumie integrację dronów, jako dopasowanie, połączenie się z istniejącym wcześniej systemem, to praca zyskałaby, gdyby Autor zidentyfikował obszary, gdzie dochodzi lub może dojść do tarć z istniejącymi rozwiązaniami, jak nowe regulacje dotyczące dronów wpasowują się w ukształtowany już ład prawny awiacji. Suchy opis różnych aspektów regulacji bezzałogowych statków powietrznych wskazywałby, że ich środowisko regulacyjne jest pewną zamkniętą całością, stworzoną i funkcjonującą równolegle wobec innych reguł w zakresie lotnictwa i przez to niewymagającą integracji. Powyższe wątpliwości odnośnie do sposobu sformułowania tematu są do pewnego stopnia rozwiane po lekturze wstępu prezentującego zamysł badawczy pracy. Dlatego sam wybór tematu, którego pełna treść daje się zdekodować ze wstępu jest zasadniczo poprawny, choć został w nienajlepszy sposób ujęty w tytule.

### **Struktura pracy**

Praca składa się z sześciu rozdziałów i liczy 432 strony.

Rozdział pierwszy poświęcony jest sformułowaniu założeń teoretycznych i terminologicznych. Biorąc pod uwagę skomplikowaną, mocno techniczną aparaturę pojęciową z zakresu lotnictwa ten zabieg umieszczenia dosyć rozbudowanej części poświęconej terminologii jest jak najbardziej uzasadniony. Pewne wątpliwości może budzić „przecięcie” w pierwszym rozdziale części poświęconej kwestiom terminologicznym na podpunkt dotyczący samej definicji kluczowych pojęć (1.2) np. bezzałogowy statek powietrzny czy operacja autonomiczna

(odpowiednio 1.2.1 i 1.2.5) i podpunkt dotyczący założeń teoretycznych opisywanych wcześniej pojęć (1.3 i tak odpowiednio 1.3.1 i 1.3.5). Wydaje się to redundancją jednostek redakcyjnych, tym bardziej, że czytając wspomniane części nie jest jasne jaki był klucz podziału materiału między nie, bo sam tekst nie zawiera tu zasadniczo elementów zbędnych, więc z powodzeniem mógłby być ujęty w podpunktach dotyczących *stricte* definicji pojęcia.

Rozdział drugi zatytułowany jest „Geneza przedmiotu rozprawy”. Natomiast patrząc na jego treść są to zasadniczo rozważania poświęcone historii rozwoju technologii bezzałogowych statków powietrznych, sposobów ich użycia i historii pierwszych regulacji dotyczących cywilnych dronów na tle kształtowania się reguł prawa lotniczego (2.1). Na gruncie czysto leksykalnym do obrony jest stanowisko, że wszystkie przeszłe wydarzenia są genezą (rozumianą jako czynniki, które złożyły się na powstanie i rozwój czegoś) zdarzeń późniejszych. Natomiast jeżeli Autor w tytule wskazuje na integrację to sugerowałoby, że odwołując się do genezy będzie chodzić o specyficzną sytuację niedopasowania stanowiącą czynnik sprawczy dla działań integracyjnych, a nie o ogólne tło historyczne.

Rozdział trzeci zatytułowany jest „Ramy prawne”. Podział na jednostki poświęcone zakresowi przedmiotowemu (3.2.1), podmiotowemu (3.2.2), terytorialnemu (3.2.3) i czasowemu (3.2.4) wydaje się nadmiernym rozbudowywaniem struktury pracy, tym bardziej że sam tekst ogranicza się do prostego wyliczenia wymienionych elementów przywołując stosowne przepisy. Poza tym, jeżeli cała dysertacja sytuuje się w obszarze nauk prawnych, to dalszy wywód i tak zawiera analizę poszczególnych elementów właśnie tych ram prawnych. Rozdział trzeci w obecnej postaci jest zbędny. Zastrzeżenia budzi też nieprecyzyjność tytułu wspomnianego rozdziału. O ile zestawiając go z tytułem całej pracy można domyśleć się generalnie o jakiego rodzaju ramy prawne chodzi, natomiast wbrew temu co sugerowałoby brzmienie tytułu nie zostały tam wskazane wszystkie akty relewantne dla rozprawy, ale jedynie rozporządzenie bazowe 2018/1139, rozporządzenie delegowane 2019/945 i rozporządzenie wykonawcze 2019/947. Są to rzeczywiście dominujące akty, ale nie jedyne przywoływane w toku dalszych rozważań.

Rozdziały czwarty i piąty poświęcone są odpowiednio regulacjom w zakresie powstawania i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych. Są to najbardziej rozbudowane jednostki pracy (odpowiednio ss. 135-221 i 222-334). Natomiast zarówno objętość tekstu jak i relatywnie (w stosunku o pozostałych rozdziałów) duża liczb podjednostek w ich ramach są uzasadnione

zakresem poruszanego materiału. Przyjęty przez Pana mgr. Ołowskiego klucz tematyczny zakresu wspomnianych rozdziałów jest logiczny i właściwy, dlatego wspomniane rozbudowanie (*prima facie* mogące jawić się jako pewne zaburzenie struktury pracy) jest w znacznej mierze nieuniknione, gdyż zarówno projektowanie jak i eksploatacja są spójnymi kategoriami porządkującymi i ich dodatkowe dzielenie byłoby sztuczne.

Rozdział szósty dotyczy kwestii nadzoru nad powstawaniem i eksploatacją tytułowych statków powietrznych. O ile można pokusić się o sformułowanie tytułu tego rozdziału w nieco bardziej zwięzły sposób, to kwestia nadzoru stanowi pewną klamrę podsumowującą wcześniejsze rozważania układające się łącznie w logiczną sekwencję projektowanie-produkcja-eksploatacja-nadzór.

Należy dodać, że wszystkie rozdziały zakończone są podsumowaniem, natomiast rozdział szósty posiada także wstęp. Praca byłaby spójniejsza strukturalnie, jeśli otwierające i zamykające jednostki redakcyjnie były stosowane spójnie. Byłaby też ostatecznie łatwiejsza w odbiorze, jeśli każdy z rozdziałów posiadałby krótki wstęp zwłaszcza biorąc pod uwagę wysoce specjalistyczną naturę poruszanej materii. Krytycznie należy także ocenić posłużenie się jednostką redakcyjną zatytułowaną „Wstęp” wewnątrz rozdziału jako pewne wprowadzenie do jednego z częściowych zagadnień opisywanych w tym szerszym rozdziale (4.6.1).

Ogólnie, istniejący układ pracy, mimo niewielkich mankamentów sygnalizowanych wcześniej jest więc spójny, logiczny i odzwierciedla sformułowany *ex ante* zamysł badawczy.

### **Ocena merytoryczna**

Oceniając zawartą w pierwszym rozdziale część dotyczącą kwestii terminologicznych na duże uznanie zasługuje sprawność z jaką Pan mgr Ołowski porusza się w mocno technicznej, specjalistycznej terminologii z zakresu lotnictwa.

Po lekturze całej pracy widać natomiast, że w pierwszym rozdziale brakuje wyjaśnienia czym są klasy bezzałogowych statków powietrznych i na czym polegają kategorie szczególna i otwarta. Są to pojęcia bardzo często występujące w późniejszych rozważaniach, które są prowadzone przy założeniu, że czytelnik ma pełną wiedzę na ich temat. Należy odnotować, że autor w późniejszej części (s. 145 i n.) podejmuje pewną próbę wyjaśnienia na czym polega i jakie

jest *rationale* wprowadzenia klas dronów, ale miejsce tego typu rozważań jest w części, gdzie zdefiniowane zostały podstawowe pojęcia.

Ponadto uważam, choć jest to uwaga czysto polemiczna i w żadnym stopniu nie wpływa *in minus* na ocenę merytoryczną pracy, że rozważania dotyczące popularnego, potocznego pojęcia dron (1.2.2) są nadmiernie i niepotrzebnie rozbudowane w tym sensie, że Autor wchodzi w dosyć zaawansowaną analizę leksykalną sięgając po definicje z zakresu robotyki, gdy tymczasem, co z resztą zostało stwierdzone w samej pracy, mowa o terminie potocznym, nie o definicji legalnej i jako pojęcie używane potocznie jest rozumiane czysto intuicyjnie.

Rozdział drugi rozpoczyna się od przedstawienia historii wykorzystywania dronów. Jest to materia sama w sobie ciekawa, ale bardzo obszerna. Tu jest pewien dylemat, bo z jednej strony nie jest to kwestia ściśle związana z prawnym zagadnieniem poruszonym w pracy a jedynie tło i kontekst – jeżeli mówimy o historii zastosowania i ewolucji technologii a nie o historii ram prawnych – więc siłą rzeczy analiza musi być dosyć krótka (ss. 53-65), żeby nie zdominować pozostałych zagadnień już *stricte* związanych z tematem. Natomiast ze względu na objętość materii, analiza będzie wtedy wybiórcza i dosyć pobieżna. W przygotowaniu manuskryptu do publikacji książkowej można rozważyć usunięcie tego fragmentu (albo niech to stanie się załącznikiem nowej monografii).

Treść rozdziału trzeciego budzi najwięcej wątpliwości. Jak zostało zasygnalizowane w części recenzji dotyczącej struktury pracy, ten rozdział zawiera proste wyliczenie aspektów podmiotowych, przedmiotowych, terytorialnych i czasowych wskazanych aktów prawnych znajdujących zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych. Analiza nie ma charakteru krytycznego ani postkrytycznego. Komentarz jest w tej jednostce redakcyjnej niemal nieobecny co potwierdza, że zamysł tego rozdziału był błędny, bo pozostałe części dysertacji potwierdzają umiejętności analityczne i polemiczne Autora. Natomiast w rozdziale trzecim Pan mgr Ołowski ogranicza się do zrekapitulowania własnymi słowami przywoływanych w przypisach artykułów. Poza tym tytuł ramy prawne regulacji (3.1, 3.2 i 3.3) jest redundancją. Cała materia zawarta w tym rozdziale mogłaby ograniczyć się do tabelki lub listy wymieniającej relewantne akty umieszczonej w jednostce redakcyjnej poświęconej zagadnieniom ogólnym.

Czytając rozdziały czwarty i piąty poświęcone odpowiednio kwestiom projektowania i eksploatacji dronów widać wskazywaną już wcześniej dużą znajomość problematyki

bezzałogowych statków powietrznych Pana mgr. Ołowskiego, ale także, że Autor nie boi się formułować własnych konkluzji, oceniać krytycznie istniejących rozwiązań przekonująco uzasadniając przy tym własne poglądy. Zasluguje to na uznanie.

Przechodząc do oceny szczegółowej wspomnianych powyżej rozdziałów, trzeba stwierdzić, że choć rozważania Autora, jeśli chodzi o poziom należy ocenić pozytywnie, to analiza pomija niemal zupełnie źródła wtórne. Rzeczywiście ilość materiału źródłowego w języku polskim jest znikoma (kompleksowa monografia P. Kasprzyka, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, C.H. Beck 2021 ukazała się już po złożeniu doktoratu) natomiast są źródła anglojęzyczne dotyczących np. projektowania dronów w kontekście dyrektyw 2009/48 z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa zabawek (Dz. Urz. UE z 30.06.2009 r., L170/1) – tzw. dyrektywy zabawkowej i 2006/42 z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz. Urz. UE z 09.06.2006 r., L157/24) – tzw. dyrektywy maszynowej (opisywanych na s. 148) (np. T. Ravich, *A Comparative Global Analysis of Drone Laws: Best Practices and Policies*, Springer 2016; P. Storr, C. Storr, *The Rise and Regulation of Drones: Are We Embracing Minority Report or WALL-E?*. w: M. Corrales, M. Fenwick, N. Forgo (red.) *Robotics, AI and the Future of Law. Perspectives in Law, Business and Innovation*, Springer 2018). Oczywiście nie chodzi tu o cytowanie dla samego cytowania, tak samo jak Autor nie musi przychylić się do wyrażonych w literaturze poglądów, natomiast dorobek doktryny służy jako źródło inspiracji, pomaga naprowadzić na istniejące problemy, które jedna osoba działająca zupełnie samodzielnie mogłaby przeoczyć, nie dostrzec, a które ostatecznie mogą okazać się relewantne i wpłynąć na stanowisko Autora. Tym bardziej, że w obrębie tematu dysertacji brakuje rozbudowanego dorobku orzeczniczego i praktyki decyzyjnej konkretyzujących i klarujących istniejące *verba legis*.

Pewien niedosyt budzi rozwinięcie i sposób prezentacji wniosków dotyczących wymogów stawianych poszczególnym kategoriom bezzałogowych statków powietrznych (rozdział IV). Zwłaszcza komentarze dotyczące specyficznych wymogów w zakresie wyposażenia dla klasy C0 - czujników barometrycznych dla pomiaru wysokości (s. 152), czy w przypadku klasy C2 rozważania dotyczące systemów *fail-safe* (s. 167) będą generalnie zrozumiałe dla kogoś zorientowanego w zasadach działania wyposażenia statków powietrznych, ale osoba niezorientowana się zgubi. Autor ma i wiedzę, i umiejętność jej przekazania w przystępny sposób

(np. s. 156 i n., s. 160), dlatego jeżeli miałyby dojść do wydania dysertacji w formie książkowej należałoby rozważyć rozbudowanie (być może w niektórych przypadkach wystarczyłoby dodanie przypisów tak jak np. na s. 153 dot. trybu autorotacji) wyjaśnienia dla trochę mniej zorientowanego czytelnika. Oczywiście w przypadku tego typu opracowań nie zakłada się, że czytelnikiem będzie zupełny laik, natomiast jeśli jest to dzieło sytuujące się w obszarze nauk prawnych to można założyć, że główną grupą odbiorców będą prawnicy zajmujący się problematyką dronów, dlatego rzeczy techniczne będące domeną specjalistów z zakresu lotnictwa dobrze byłoby doprecyzować.

W rozważaniach dotyczących technicznych parametrów dronów kategorii C1 znajduje się (s. 162-163) część dotycząca wyposażenia w światła, odblaski, gdzie Autor porusza kwestię *rationale* tych wymogów jakim jest między innymi ochrona przed możliwym naruszeniem prywatności. Same rozważania są jak najbardziej na miejscu w kontekście tych wymogów, gdyż chodzi o zapewnienie możliwości osób obserwowanych zorientowania się, że w pobliżu znajduje się dron, który będzie widoczny dzięki obowiązkowemu, zestandaryzowanemu zestawowi świateł i odblasków. Natomiast Autor w tym samym akapicie analizuje analogiczne wymogi dotyczące dronów kategorii C0. Jest to błąd warsztatowy. Te rozważania, które same w sobie należy ocenić pozytywnie, powinny znajdować się części dotyczącej kategorii C0 (w pkt 4.2.1.1).

Krytycznie w kontekście deklarowanego przez Autora dążenia „(...) do nowych walorów poznawczych (...)” należy ocenić ograniczenie się do identyfikacji aktów relewantnych dla procesów projektowania, budowy i certyfikacji BSP bez ich oceny, a skupienie się jedynie na „(...) analizie procesów legislacyjnych, które są w trakcie przygotowania i które docelowo ukształtują normy prawne, mające zastosowanie do certyfikacji odnośnych procesów, dotyczących SBSP” (s. 190). Identyfikacja źródeł jest czysto technicznym procesem łatwo wykonalnym dla każdego mającego dostęp do jakiegokolwiek bazy danych. Natomiast wnioski *de lege ferenda*, postulaty dotyczące nowych rozwiązań w sposób pełny mogą być sformułowane na bazie istniejących doświadczeń (lub ich braku). Poza tym tutaj po raz kolejny *in minus* odbija się brak sięgnięcia po źródła wtórne (np. A. Masutti, F. Tomasello, *International Regulation of Non-Military Drones*, EE 2018; K. Dalamagkidis, K.P. Valavanis, L.A. Pieggl, *On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace System Issues, Challenges, Operational Restrictions, Certification, and Recommendations*, Springer 2012). Nie chodzi rzecz jasna o czysto odtwórcze cytowanie X powiedział Y, tylko pewne wyzwania, potencjalne problemy mogły już zostać zidentyfikowane



wcześniej przez co ich znajomość mogłaby wpłynąć pozytywnie na ukształtowanie konkluzji Autora, nawet jeśli sam ostatecznie przyjmie inny punkt widzenia.

Rozważania w pkt. 4.7 zatytułowanym „Obrót Systemami Bezzałogowych Statków Powietrznych, dodatkowymi elementami i zestawami akcesoriów na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej” budzą pewien niedosyt, ponieważ Autor ograniczył się do analizy rozporządzenia delegowanego 2019/945. Tymczasem w pozostałych zakresach zastosowanie znajduje „konsumencki” *acquis*. W tym kontekście kwestia obrotu bezzałogowymi statkami powietrznymi może powodować specyficzne wyzwania w choćby w zakresie odpowiedzialności sprzedawcy (np. dyskusja na temat zasadności wprowadzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka *versus* odpowiedzialności na zasadzie winy w przypadku wady urządzenia), które są obszarem dosyć słabo zbadanym ze względu na ograniczoną praktykę. Kwestią dyskusyjną pozostaje czy i w jakim stopniu warunki w zakresie obrotu dronami są materią związaną ściśle z ich integracją z regułami prowadzenia operacji lotniczych w europejskiej przestrzeni powietrznej (ale na tej samej zasadzie można zakwestionować sens całego pkt 4.7, a kwestie odpowiedzialności pojawiają się też w rozdziale V – s. 242 i n.). Niezależnie od tego z lektury pkt 4.7 można odnieść mylne wrażenie, że wspomniane rozporządzenie delegowane 2019/945 jest tu jedynym relewantnym aktem prawnym.

Oceniając wywody zawarte w rozdziale piątym poświęconym eksploatacji dronów daje się zauważyć duża wiedza fachowa Autora i swoboda z jaką porusza się w technicznych wymogach dotyczących opisywanych kwestii. Komentarze Pana mgr. Ołowskiego w oparciu o przywoływane źródła pierwotne należy ocenić generalnie pozytywnie patrząc z perspektywy logiczności wywodu, ale ostateczną ocenę obniża jedynie incydentalne korzystanie ze źródeł wtórnych (s. 245, 262, 274, 277 - materiał prasowy, 280 – słownik, 284 – prezentacja multimedialna, 290, 298, 310, 313 – prezentacja multimedialna, 320, 324).

Zdecydowanie negatywnie należy natomiast ocenić przywoływanie źródeł dla zupełnie oczywistych twierdzeń np. s. 257-258 „Celem wyposażenia BSP w system bezpieczeństwa w postaci poduszki bezpieczeństwa, jest nie tylko zminimalizowanie ryzyka uszkodzenia ciała człowieka lub mienia, ale również ochrona często bardzo kosztownej aparatury, przewożonej na pokładzie BSP” (przywoływane w przypisie źródło: P. Bartkowski, R. Zalewski, *Passive safety system for small unmanned aerial vehicles*, MATEC Web of Conferences, vol. 157, 2018, p. 11) lub krótkie sygnalizowanie potencjalnie istotnego zagadnienia bez jakiegokolwiek wyjaśnienia

dłaczego jest istotne, na czym polega etc. Na przykład na s. 274 ograniczenie się do następującego *passusu* „Szczególnie istotny wydaje się być przywołany przez autorkę wyrok w sprawie Taylor v. Huerta [1216], który wywołał entuzjazm wśród użytkowników dronów i dał asumpt dla nowych procesów, w których stroną była FAA” (przywoływane w przypisie źródło: A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, C.H. Beck 2020).

W rozdziale szóstym Autor słusznie wyszedł poza lotnicze *lex specialis* i odwołał się także do ogólnych reguł dotyczących obrotu towarami zawartych w rozporządzeniu 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE z 13.08.2008 r., L218/30) i dyrektywie 2001/95/WE z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz. Urz. UE z 05.01.2002 r., L11/4 ze zm.). Państwa członkowskie stosują środki nadzoru w celu zakazania lub ograniczenia udostępniania produktu na rynku albo jego wycofania z obrotu bądź odzyskania, zgodnie z zasadą współmierności. Jest ona generalnie rozumiana jako proporcjonalizacja środków modyfikujących obrót danym towarem w stosunku do skali zagrożenia, które może powodować. Oceniając zastosowanie tej zasady w kontekście bezzałogowych statków powietrznych Autor ograniczył się jednak do przywołania rozporządzenia delegowanego 2019/945 i generalnych kryteriów dających się nieco ogólnie podsumować jako kategoria interesu publicznego a wyprowadzanych z rozporządzenia 765/2008. Natomiast dokonana analiza nie dostarcza odpowiedzi na pojawiające się w tym miejscu pytania: Na przykład jak zinterpretować naturę zagrożenia i jak ocenić skalę zagrożenia, na jakie parametry produktu zwrócić uwagę podczas tej analizy? Czy produkt, który spełnia wymogi w zakresie zdolności do eksploatacji, mówiąc ogólnie z lotniczego punktu widzenia, powinien podlegać dodatkowym ograniczeniom w zakresie obrotu w związku z innymi względami interesu publicznego np. w kontekście obaw dotyczących możliwości wykorzystania dla naruszenia prywatności czy w przypadku większych urządzeń, ze względu na straty jakie powodować mogą ich awarie lub użycie w złej woli. Realizując zamysł badawczy sformułowania wniosków *de lege ferenda* Autor mógłby pokusić się o większe rozwinięcie tej kwestii, co ze względu na ograniczony dorobek mogłoby okazać się wartościowe w przypadku publikacji pracy. Ewentualne szczególne warunki nadzoru manifestujące się przez identyfikację i ocenę ryzyk determinujące warunki obrotu można by też postrzegać w świetle szeroko pojętej integracji bezzałogowych statków powietrznych,

nie w kontekście operacji lotniczych, ale w kontekście *acquis* dotyczącego obrotu handlowego, jako kategoria towaru mogąca (tu jest pole do badań) powodować szczególne wyzwania.

Rozdziały kończą podsumowania. Autor jednak nie rekapitułuje w nich najważniejszych wniosków przeprowadzonych rozważań a jedynie wymienia jakie kwestie znalazły się w rozdziale. Taki sposób ujęcia idealnie nadawałby się jako wstęp do tych rozdziałów, nie zaś podsumowanie.

Podsumowując ocenę merytoryczną dysertacji Pana mgr. Ołowskiego należy stwierdzić, że wysoce techniczny charakter poruszanej materii wymusił bazowanie głównie na aktach prawnych, czyli źródłach pierwotnych i lektura pracy pt. *Integracja cywilnych bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej* pokazała, że Autor posiada zdolności oceny źródeł, ich krytycznej analizy w stopniu wymaganym od osób ubiegających się o stopień doktora. Ostateczną ocenę obniża nieco zbyt płytko idące poszukiwanie szerszego kontekstu, powiązań z innymi gałęziami prawa, potencjalnych tarć czy luk, ale nie zmienia to generalnie pozytywnej oceny merytorycznej dysertacji doktorskiej.

### **Ocena strony formalno-redakcyjnej**

Ocena strony formalno-redakcyjnej pracy wypada pozytywnie. Z uwag szczegółowych, Autor przywołując w przypisach źródła internetowe czasami posługuje się angielskim *accessed* dla określenia daty dostępu (np. s. 265, 272, 288, 289, 290, 291, 294-297, 300). Dobrym rozwiązaniem, poprawiającym czytelność tekstu byłoby oddzielenie przynajmniej jedną linijką odstępu końca poprzedniej jednostki redakcyjnej od tytułu następującej.

Praca jest napisana dobrym stylem, co nie zmienia faktu, że jest dosyć trudna w odbiorze dla czytelnika niemającego dobrego rozeznania w charakterystyce operacji systemów bezzałogowych i ogólnie zasad prowadzenia operacji lotniczych. Biorąc pod uwagę specyfikę tematu, jest to jednak w znacznej mierze nieuniknione. Praca opatrzona jest kompletnym wykazem skrótów i ma prawidłowo sporządzony wykaz źródeł.

## **Wnioski**

Sygnalizowane w mankamenty i uchybienia recenzowanej rozprawy doktorskiej nie wpływają w sposób zasadniczy na jej ogólną pozytywną ocenę. Autorowi udało się zrealizować zamysł badawczy stanowiący oryginalne rozwiązanie problemu naukowego demonstrując w toku rozważań, że posiada umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 w ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki.

**Podsumowując, stwierdzam, że rozprawa doktorska Pana mgr. Michała Ołowskiego pt. *Integracja cywilnych bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej* spełnia wymogi przewidziane dla tego typu prac przez art. 13 ust. 1 ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki w związku z art. 179 ust. 1 ustawy przepisy wprowadzające ustawę - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce i wnoszę o przyjęcie recenzowanej pracy i dopuszczenie jej do dalszych etapów postępowania doktorskiego.**

Jakub Kociubiński

