

Warszawa, 21.05.2024 r.

dr hab. Anna Konert, prof. UŁa
Wydział Prawa i Administracji
Uczelnia Łazarskiego w Warszawie
a.konert@lazarski.edu.pl

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

Pana Marka Podraży

pt. Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego

(Rzeszów, 2024 r.)

1. Wymogi prawne

Zgodnie z treścią art. 187 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, rozprawa doktorska prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie albo dyscyplinach oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej. Zgodnie natomiast z ust. 2 tegoż artykułu przedmiotem rozprawy doktorskiej jest oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, oryginalne rozwiązanie w zakresie zastosowania wyników własnych badań naukowych w sferze gospodarczej lub społecznej albo oryginalne dokonanie artystyczne.

Na podstawie przepisów tejże ustawy został wszczęty przewód doktorski Pana Marka Podraży. Praca doktorska pt. *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego* (Rzeszów, 2024 r.) została przygotowana

w Kolegium Nauk Społecznych Uniwersytetu Rzeszowskiego pod kierunkiem dr hab. Lidii Brodowski, prof. UR. Promotorem pomocniczym jest dr Anna Marcisz-Dynia.

2. Wybór tematu pracy

Temat pracy doktorskiej z całą pewnością zasługuje na aprobatę. Pojęcie suwerenności państwa w prawie lotniczym przeszło bowiem pewną ewolucję, głównie pod wpływem globalizacji i ogólnych tendencji światowych. Klasyczna definicja suwerennej władzy państw nad ich terytorialną przestrzenią powietrzną ewoluowała wraz z rozwojem globalnego otoczenia instytucjonalnego. Można zaobserwować dzisiejszy rozwój w kierunku regionalizmu, a nawet rozpad niegdyś zjednoczonych państw, jak w Hiszpanii. Suwerenność zostaje zatem przekazana większemu lub mniejszemu podmiotowi.

Chociaż konwencje międzynarodowe są nadal potężnym narzędziem, istnieje coraz większa liczba umów dwustronnych, regionalnych i wielostronnych. Pojęcie suwerenności nadal istnieje, choć jego zastosowanie i interpretacja uległy zmianom ograniczającym realizację władzy państwa. W polskiej literaturze brak jest opracowań, które tak kompleksowo poruszałyby kwestię suwerenności, zwłaszcza w trakcie trwania konfliktu zbrojnego. Dodatkowym walorem pracy jest analiza konkretnego konfliktu zbrojnego, który obecnie toczy się pomiędzy Ukrainą i Rosją.

3. Metody badawcze

Głównymi metodami badawczymi przyjętymi w pracy, jak wskazuje Doktorant, są: metoda formalno-dogmatyczna, historyczno-prawna oraz komparatystyczna. Praca została napisana przede wszystkim z wykorzystaniem metody formalno-dogmatycznej, dokonując analizy krajowych, unijnych oraz międzynarodowych aktów prawnych dotyczących przede wszystkim aktów prawa międzynarodowego publicznego. Zabrakło wyjaśnienia w jaki sposób i w którym miejscu została wykorzystana metoda komparatystyczna.

4. Układ pracy

Układ pracy nie budzi wątpliwości. Praca składa się ze wstępu, 5 rozdziałów merytorycznych, zakończenia i bibliografii. Pierwszy rozdział pełni rolę wprowadzającego i objaśniającego podstawowe pojęcia istotne dla podjętej tematyki i dotyczy głównie problematyki zdefiniowania państwa, wskazując na 3 elementy tj. terytorium, ludność i władzę. Ponadto, przedstawiona została ewolucja pojęcia suwerenności, w perspektywie wewnętrznej i zewnętrznej.

Rozdział drugi dotyczy zagadnień związanych ze statusem prawnym przestrzeni powietrznej w świetle prawa międzynarodowego, w tym suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, granic bocznych przestrzeni powietrznej, a także kwestii rozgraniczenia przestrzeni powietrznej i przestrzeni kosmicznej oraz problemów z tym związanych.

Problematyka trzeciego rozdziału dotyczy naruszenia suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Dokonano analizy przepisów konwencji międzynarodowych, omówiono problematykę użycia broni wobec statku powietrznego, analizując przykłady zestrzelenia obcych cywilnych i wojskowych statków powietrznych z ostatnich kilkadziesiąt lat. Wreszcie, poruszona została problematyka związana z prawem państwa do samoobrony w sytuacji naruszenia przestrzeni powietrznej.

Zakaz agresji w prawie międzynarodowym jest przedmiotem analizy rozdziału czwartego. Omówiona została definicja zakazu agresji oraz wyjątki od zakazu użycia sił.

Status przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy to problematyka rozdziału piątego. Wskazano na historyczne uwarunkowania polityczno-gospodarcze Ukrainy i relacje z Rosją, w tym zwłaszcza wskazując na 3 obszary: Krym, Doniecką Republikę Ludową i Ługańską Republikę Ludową. Szczególną uwagę poświęcono wykorzystaniu przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, omawiając ingerencję militarną w ukraińską przestrzeń powietrzną po 24 lutego 2022 r., wykorzystanie terytorium Białorusi przez Federację Rosyjską do agresji na Ukrainę, użycie bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu oraz kwestię militarnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej i NATO.

5. Uwagi formalne

Poza częścią merytoryczną rozprawa zawiera na końcu imponujący wręcz wykaz źródeł, który obejmuje 50 stron różnych wykazów (od s. 342 do s. 392). Jest to wykaz aktów prawnych, literatury przedmiotu, dokumentów, orzecznictwa, stron internetowych. Zakres i dobór wykorzystanych źródeł co do zasady nie budzi zastrzeżeń.

Zabrakło jednak podstawowych pozycji polskich międzynarodowych prawników zajmujących się prawem lotniczym, w tym zwłaszcza w zakresie suwerenności w przestrzeni powietrznej. Co więcej, nie uwzględniono głównej pozycji książkowej jednego z najbardziej cenionych i znanych międzynarodowych prawników lotniczych, czyli prof. Pablo Mendes de Leona: *Pablo Mendes de Leon & Niall Buissing, Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty, Kluwer Law International 2019*.

Praca napisana jest poprawnym językiem, czasem występują literówki, potknięcia językowe i stylistycznie niepoprawne zwroty. W przypisach i tekście daje się zauważyć drobne potknięcia redakcyjne.

6. Uwagi merytoryczne

Merytoryczna ocena generalna rozprawy dla Doktoranta wypada pozytywnie. Nie budzą wątpliwości umiejętności prawnicze w zakresie analizy aktów prawnych, dokonywania wykładni prawa oraz korzystania z dorobku doktryny i orzecznictwa przedmiotu.

Niemniej jednak w kilku miejscach należy podnieść pewne wątpliwości. Zacząć należy od uwag natury ogólnej.

Po pierwsze, właściwie wszystkie analizy i dyskusje naukowe przedstawione w pracy (oprócz kwestii ustalenia granic z przestrzenią kosmiczną) opierają się na doktrynie krajowej (polskiej), a większość zagadnień jest zdecydowanie „międzynarodowa” i doczekała się licznych opracowań naukowych, zwłaszcza anglojęzycznych (zarówno w zakresie prawa międzynarodowego publicznego,

jak i prawa lotniczego). Bogata literatura zagraniczna przedstawiona w bibliografii nie wydaje się by była wykorzystana w treści rozprawy.

Po drugie, w pracy są liczne powtórzenia materiału (zamiast odwołań do wcześniejszych części pracy), np. wielokrotnie omawiana jest konwencja chicagowska z 1944 r. (w tym podawana jest jej pełna nazwa w tych powtórzeniach), kwestia podstawowych zasad suwerenności, kwestia zestrzelenia statku powietrznego z konkretnymi powtórkami przykładów, czy też wyrok Nikaragua vs. USA omawiany jest 4 razy w pracy.

Nie jest jasna relacja między r. 2.1, 2.2 i 2.3. Rozważania dotyczące ICAO i CC44 powielają się, ale nie są spójne. Wreszcie, Doktorant powinien pokusić się o własne poglądy, zaproponować własne rozwiązania lub chociażby wskazać, za którymi poglądami się opowiada i przywołać własne argumenty. W obecnym kształcie rozprawa doktorska opiera się na przytaczaniu poglądów istniejących w doktrynie.

Przechodząc do szczegółowej oceny merytorycznej pracy, należy zacząć od sformułowanych w pracy celów, tez i hipotez. Tu ocena wypada pozytywnie. Podstawowym celem recenzowanej pracy doktorskiej jest przedstawienie problematyki suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji trwania konfliktu zbrojnego. Pod uwagę wzięto dotychczasową praktykę państw, związaną z przypadkami naruszenia przestrzeni powietrznej i realizacją suwerenności w tym zakresie, łącznie z analizą przypadków zestrzelenia cywilnych i wojskowych statków powietrznych z ostatnich kilkudziesięciu lat.

Prawidłowo została postawiona hipoteza badawcza, która brzmi: *„Zróżnicowana praktyka państw w zakresie realizacji suwerenności w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego implikuje konieczność przyjęcia jednolitych standardów międzynarodowych w tym zakresie”*.

Przyjęta teza badawcza wymagała udzielenia odpowiedzi na szereg pytań badawczych, w tym m.in: jakie działania może podjąć państwo w sytuacji naruszenia jego przestrzeni powietrznej? Czy w obecnym stanie prawnym dopuszczalne jest zestrzelenie cywilnych i wojskowych statków powietrznych? Czy państwo jest zobowiązane do zamknięcia swojej przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego lub innych działań zbrojnych o zbliżonym charakterze? Czy państwo, będące przedmiotem agresji może ponosić odpowiedzialność za niezamknięcie

całości lub części swojej przestrzeni powietrznej? W jaki sposób i w jakich przypadkach państwo może skorzystać z prawa do samoobrony w sytuacji naruszenia jego przestrzeni powietrznej? W jaki sposób państwa realizują suwerenność w przestrzeni powietrznej w odniesieniu do obcych bezzałogowych statków powietrznych?

Ujęcie tezy nie budzi wątpliwości i jest komunikatywne, nie pozostawia wątpliwości co chce osiągnąć Autor recenzowanej rozprawy. Doktorant określił założenia dotyczące sposobu analizy tytułowego zagadnienia oraz prawidłowo przeprowadził tę analizę. Co więcej, Doktorant wykazał umiejętności prawnicze w zakresie analizy aktów prawnych oraz dokonywania wykładni prawa. Analizy przeprowadzone w rozprawie w celu udowodnienia tez mają istotny walor poznawczy oraz praktyczny.

Na aprobatę zasługują bardzo ciekawe i uporządkowane rozważania Doktoranta w rozdziale pierwszym dotyczące państwa jako podmiotu prawa międzynarodowego. Słusznie został podkreślony brak uniwersalnej definicji państwa wskazując na istniejące w literaturze propozycje. Doktorant wskazuje także prawidłowo na liczne kontrowersje w doktrynie, które powstały na tle stworzonej definicji państwa w Konwencji o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r., która jako pierwsza szczegółowo unormowała jego znaczenie i wskazuje na następujące elementy państwa: stałą ludność, wydzielone terytorium, władzę, a także zdolność do nawiązywania stosunków z innymi państwami lub podmiotami prawa międzynarodowego.

W rozdziale tym Doktorant dochodzi do prawidłowych wniosków, iż najistotniejszym z punktu widzenia podmiotowości państwa jest terytorium, wskazując na brak obecnie istniejącego warunku w postaci konkretnej wielkości powierzchni. Ludność jest drugim niezbędnym elementem państwa. Terytorium i ludność powinna łączyć władza, której zadaniem jest efektywna kontrola nad całością terytorium, a także regulacja wszelkich aspektów życia społecznego.

Wreszcie, na podstawie przeprowadzonej analizy Doktorant wskazuje, że elementem, bez którego nie można mówić o państwie z punktu widzenia prawa międzynarodowego, jest suwerenność, którą należy odczytywać, jako cechę państwa, odnoszącą się do pełnego i samodzielnego, a także wyłącznego charakteru dotyczącego terytorium, osób i zdarzeń, podlegających jego władzy. Suwerenność

stała się, jak słusznie zauważa Doktorant, podstawą do wytworzenia zasady suwerennej równości państw.

Z uwag szczegółowych dotyczących rozdziału pierwszego, w rozważaniach na s. 37 warto wskazać umowę Polska/USA dotyczącą rozmieszczenia rakiet obronnych i utworzenia bazy raketowej w Redzikowie. Część dotycząca działania NATO w przestrzeni powietrznej krajów członkowskich wydaje się być poza zakresem pracy.

W rozdziale drugim Doktorant dochodzi do prawidłowych wniosków, iż uznanie suwerenności państwa w jego obszarze powietrznym jest normą powszechnego prawa międzynarodowego, niezależną od tego, czy państwo jest stroną umów międzynarodowych, czy nie (Konwencja paryska z 1919 r., Konwencja madrycka z 1926 r., Konwencja hawańska z 1928 r., Konwencja chicagowska z 1944 r.).

W tym rozdziale najwięcej jednak można zauważyć niedociągnięć czy też błędów merytorycznych. Po pierwsze oficjalna nazwa EASA to Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, a nie Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (s. 93). Ponadto, nie ma członkostwa w EASA, a jest członkostwo w UE, czego konsekwencją jest system regulacji prawnych z zakresu bezpieczeństwa EASA. Po drugie, (s. 95 i n.) wolności lotnicze to raczej przejaw suwerenności, a nie wyjątek od suwerenności, szczególnie wolności inne niż techniczne, skoro żeby z nich korzystać musi być zawarta umowa bilateralna (szerzej zob. I. Krasnicka). Po trzecie, (s.111) rozważania dotyczące przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej nie uwzględniają aktualnego stanu prawnego w tym zakresie (rozporządzenia wykonawcze do prawa lotniczego). W pewnych kwestiach przytaczane są nieobowiązujące już rozwiązania np. drogi lotnicze w oparciu o radionawigację (zob. tymczasem <https://www.pansa.pl/polfra/>). Podobnie stwierdzenie, że w polskiej przestrzeni kontrolowanej jest tylko klasa C, jest nieaktualne. Od wielu lat jest C i D. Tak samo kolejny od s. 114 - brak przywołania i analizy rozporządzeń wykonawczych do prawa lotniczego (zakazy i ograniczenia do i powyżej 3 m-cy) - to one definiują strefy zakazane i ograniczone. Brak jest analizy przepisów prawa lotniczego (art. 118a i n.) dotyczącej przestrzeni powietrznej. Tymczasem najważniejsze znaczenie z perspektywy tematu pracy ma np. art. 119, art. 119a czy art. 122 i art. 122b. Brak analizy tych przepisów (w szczególności art. 119 czy art. 122b i przepisów o ochronie granicy)

z perspektywy celu pracy jest niezrozumiałe. Brak jest wyjaśnienia, dlaczego Autor analizuje rozwiązania krajowe dotyczące przestrzeni przed analizą rozwiązań ICAO. Tymczasem przepisy krajowe są wdrożeniem norm i zasad ICAO. Po czwarte, przytaczana zasada lotów BSP za zgodą prezesa ULC jest nieaktualna. Obowiązują bowiem przepisy UE. Po piąte, w rozważaniach dotyczących zestrzelenia MH 17 zabrakło powołania ustaleń z raportu końcowego oraz analizy zagranicznej doktryny prawa lotniczego (lub materiałów czy regulacji EASA / ICAO) dotyczących obowiązków państw w sytuacji braku bezpieczeństwa cywilnego ruchu. Dalsze rozważania są w rozdziale 3.3, ale ograniczają się do zreferowania działań podjętych na poziomie ICAO. Tematyka ta była zapowiadana w celach pracy jako bardzo istotna, a rozważania są dość ograniczone i pozbawione własnej analizy czy wniosków. Zabrakło też analizy przepisów rozporządzenia 996/2010, które jest kluczowe z punktu widzenia badania przyczyn wypadków lotniczych z „elementem europejskim”. Doktorant wskazuje (s.119) na pozew matki jednej z ofiar przeciwko Ukrainie wniesiony w Niemczech o wypłatę odszkodowania w wysokości 1 mln dolarów. Czy sprawa jest już zakończona? Na podstawie jakich przepisów Ukraina została pozwana w innym państwie? Jakie są możliwości dochodzenia odszkodowania przez poszkodowanych w wypadku MH17 (przeciwko jakim podmiotom i przed jakimi sądami)?

Poza licznymi uwagami, w rozdziale drugim dostrzec można także pozytywne aspekty. Doktorant bowiem stawia prawidłową tezę, że zgodnie z zasadą zwierzchnictwa terytorialnego nad przestrzenią powietrzną, państwo może w jej granicach ustanawiać odpowiadający mu ustrój prawny, czego konsekwencją jest prawo każdego państwa do dopuszczania, niedopuszczania, ograniczania i określania warunków wykonywania żeglugi powietrznej w granicach jego terytorium. Następnie słusznie stwierdza, iż brak uzyskania zezwolenia jest naruszeniem zwierzchnictwa terytorialnego państwa, co może prowadzić do poważnych konsekwencji międzynarodowych, w tym zwłaszcza, w przypadku samolotów wojskowych, z zestrzeleniem statku powietrznego.

Na aprobatę zasługują także rozważania Doktoranta dotyczące wyznaczenia granic przestrzeni powietrznej. Dokonuje tu prawidłowej analizy dostępnych źródeł wskazując na ciekawe rozwiązania. Należy podkreślić, iż początkowo zasięg tej władzy suwerennej w przestrzeni powietrznej państw nie był ograniczony, co do wysokości (*Ad sidera, Ad astra*). Zasada ta jednak została podważona z chwilą, gdy

państwa zgodziły się na przelot sztucznych satelitów ziemi i innych statków kosmicznych przez ich przestrzeń powietrzną, przed osiągnięciem przestrzeni kosmicznej.

Po pierwsze przez to, że żadne państwo nie zabrania przelotu sztucznych satelitów na wysokości ich trajektorii (100/200km), a po drugie, zanim te statki kosmiczne znajdą się na orbicie, czy jak z niej powracają, przelatują niekiedy przez przestrzeń powietrzną obcych państw na niskiej wysokości, w której loty obcych statków powietrznych są ograniczone. Natomiast tranzyt nieszkodliwy sztucznych satelitów ziemi nie został ograniczony. Przeciwnie sputnikowi żadne państwo nie protestowało, a przelatywał przez kilka państw przejściowo także na wysokości, na której były regulowane loty cywilnych statków powietrznych.

Cennym elementem naukowym jest postawienie tezy w podsumowaniu tego rozdziału, według której suwerenność nie ma charakteru absolutnego, lecz uprawnia państwa do ustanawiania odpowiadającego im ustroju prawnego w jego granicach. Doktorant wskazuje dalej, że pomimo tego, w celu osiągnięcia wspólnych korzyści i zapewnienia bezpieczeństwa w żegludze powietrznej państwa decydują się na pewne ograniczenia w wykonywaniu zasady suwerenności w przestrzeni powietrznej, podkreślając także dużą rolę ICAO, wyrażając nadzieję na umocnienie współpracy.

Na aprobatę zasługują rozważania Doktoranta w rozdziale trzecim dotyczące naruszenia suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Pozytywnie należy ocenić analizę rodzaju czy też sposobu takich naruszeń oraz reakcji na nie państw. Prawidłowo bowiem zostało wskazane, iż powodem takiego naruszenia może być działanie celowe lub omyłkowe, dokonane zarówno przez statki cywilne, jak i wojskowe. Sposób reakcji państw wprawdzie różni się, ale Doktorant wskazuje na standardową procedurę w fazie początkowej, którą jest nawiązanie łączności z załogą naruszającego przestrzeń powietrzną statku, a w ostateczności na zestrzelenie takiego samolotu.

Doktorant stawia w niniejszym rozdziale prawidłową tezę, iż kwestia dopuszczalności zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie, jest różnie uregulowana w ustawodawstwach państw: od całkowitego zakazu takiego działania, po jego dopuszczalność w określonych warunkach na podstawie decyzji odpowiedniego organu.

Cennym elementem naukowym są rozważania dotyczące zmian w prawie lotniczym po atakach 9/11, a zwłaszcza analiza dotycząca rozwiązań krajowych, które

można analizować w kontekście art. 3 bis Konwencji. Autor słusznie analizuje tu wyrok TK dot. art. 122a prawa lotniczego, jednak nie czyni tego w kontekście art. 3 bis (na konieczność taką wskazywał np. prof. dr hab. Marek Żylicz).

Na szczególne podkreślenie zasługują rozważania Doktoranta w rozdziałach czwartym i piątym dotyczące, w większości rozważań prawa międzynarodowego publicznego, w tym kwestii związanych z szeroko pojętym prawem wojny. Są to bardzo cenne naukowo elementy rozprawy doktorskiej, w której Doktorant wykazał umiejętności prawnicze w dokonywaniu wykładni prawa i widać, że doskonale „się czuje” w tematyce prawa publicznego międzynarodowego.

Doktorant stawia tu prawidłową tezę, iż specyfika obecnych konfliktów zbrojnych sprawia, że aktualnie prowadzone są one wielopłaszczyznowo, zarówno na lądzie i morzu, ale również w powietrzu, podkreślając, iż właśnie statki powietrzne stały się nieodłącznym elementem w działaniach zbrojnych, doprowadzając nawet do wykształcenia terminu „wojna powietrzna”. Doktorant postuluje tu stosowanie analogicznie, jak w przypadku wojny lądowej ogólnych zasad dotyczących używania broni i środków walki, m.in. zasady rozróżniania, zakaz używania broni powodującej niepotrzebne cierpienie czy zasadę proporcjonalności. Doktorant ciekawie przedstawia też koncepcję tworzenia tzw. stref wyłączonych i stref zakazu lotów.

Wreszcie, Doktorant dokonuje analizy przepisów w zakresie użycia bezzałogowych statków powietrznych, które stały się niezwykle szybko rozwijającym elementem konfliktów prowadzonych w przestrzeni powietrznej. Zabrakło jednak analizy BSP w kontekście art. 8 konwencji chicagowskiej (s.226).

Ostatni rozdział natomiast zawiera analizę statusu przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy. Doktorant bardzo ciekawie przedstawia historię niepodległości Ukrainy i jej relacje z Federacją Rosyjską, genezę konfliktu, począwszy od aneksji Krymu, po problem secesji Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej. Szczególnie rozważania tego rozdziału dotyczą wykorzystania przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, omawiając ingerencję militarną w ukraińską przestrzeń powietrzną po 24 lutego 2022 r., wykorzystanie terytorium Białorusi przez Federację Rosyjską do agresji na Ukrainę, użycie bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu oraz kwestię militarnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej i NATO.

Cenny naukowo element rozprawy doktorskiej zawarty jest w zakończeniu, w którym to Autor zajmuje stanowisko co do postawionych tez badawczych. Przeprowadzone badania dotyczące suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego, ze szczególnym uwzględnieniem przypadków jej naruszania, w tym analiza obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego publicznego oraz praktyki w tym zakresie, pozwoliły Doktorantowi na sformułowanie prawidłowych wniosków.

Po pierwsze, Doktorant słusznie wskazuje na zróżnicowanie praktyki państw co do sposobu reakcji na naruszenia przestrzeni powietrznej dokonywane przez cywilne, jak i wojskowe (państwowe) statki powietrzne.

Po drugie, dodanie art. 3 bis do konwencji chicagowskiej rozwiązało, co do zasady, do końca problem zestrzelenia cywilnego statku powietrzego. Jak słusznie zauważa Doktorant, w obecnym stanie prawnym zakazane jest zestrzelenie cywilnego statku powietrzego z pasażerami na pokładzie. Niektóre państwa zezwalają jednak na zestrzelenie uprowadzonego cywilnego statku powietrzego, jeśli na jego pokładzie znajdują się jedynie terroryści.

Po trzecie, zakaz agresji doznaje dwóch wyjątków: po pierwsze w razie prawa do samoobrony (np. w przypadku napaści zbrojnej) i po drugie, po uzyskaniu zgody przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. Doktorant stawia słuszną tezę, według której za napad zbrojny można uznać tylko takie akty agresji, których efekty oraz skala będą znaczne i przekraczające poziom incydentu zbrojnego o małym wymiarze. Zaś sam atak musi zostać wyprowadzony lub też nakierowany spoza terytorium państwa, które zostało zaatakowane. Dopiero zmasowane naruszenie przestrzeni powietrznej przez wojskowe statki powietrzne może zostać zakwalifikowane jako początkowy etap napaści zbrojnej, wskazując, iż jeden samolot, naruszający przez krótki okres strefę powietrzną, który nie otwiera ognia, nie powinien zostać uznany, za dokonującego napaści.

Po czwarte, Doktorant podkreśla, iż w sytuacji konfliktu zbrojnego państwa nie mają obowiązku zamknięcia swojej przestrzeni powietrznej, gdyż jest to ich suwerenna i indywidualna decyzja.

Po piąte, wskazuje, że państwo może ponosić odpowiedzialność, za niepodjęcie decyzji o całkowitym zamknięciu swojej przestrzeni powietrznej nad terytorium, na którym mają miejsce działania zbrojne. Odpowiedzi na pytania 4 i 5 wydają się sprzeczne, co zdaje się wynikać z braku pogłębionej analizy doktryny

prawa lotniczego, szczególnie zagranicznej, w której to dostępnych jest szereg publikacji naukowych dotyczących właśnie obowiązku zamknięcia przestrzeni powietrznej i tego, w jakich sytuacjach zamknięcie przestrzeni staje się obowiązkiem. Innymi słowy, w tej materii należałoby dokonać pogłębionej analizy dostępnych materiałów naukowych oraz orzeczeń i wskazać, kiedy jest, a kiedy nie ma obowiązku? Wówczas też uzyskamy odpowiedź na pytanie, kiedy państwo ponosi, a kiedy nie ponosi odpowiedzialności za niezamknięcie przestrzeni powietrznej. Jest to szalenie istotne, m.in. z punktu widzenia dochodzenia roszczeń przez poszkodowanych. Przeanalizowana w tychże publikacjach ewolucja pokazuje, że suwerenności powietrznej nie można już uważać za pełną i wyłączną.

Następnie Doktorant stawia prawidłową tezę w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych wskazując, że jedyną możliwością realizacji suwerenności państwa w odniesieniu do dronów jest ich neutralizacja. Jednak w większości przypadków odnosi się ona jedynie do wojskowych bezzałogowych statków powietrznych i znajduje zastosowanie w sytuacji konfliktu zbrojnego, z racji tego, że w czasach pokoju, państwa niezwykle rzadko decydują się na zniszczenie takiego bezzałogowego statku powietrznego.

Pozytywnie należy się odnieść do postulatów Doktoranta, by uregulować kwestie, które obecnie wywołują zróżnicowaną praktykę państw z powodu braku jednolitych rozwiązań.

Po pierwsze więc, Autor wskazuje na brak jednolitych standardów międzynarodowych w zakresie realizacji suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, w tym brak jednoznacznych norm prawnych, w postaci np. konwencji dotyczącej reguł, metod i środków walki w wojnie powietrznej. Powoduje to, że w sytuacjach odnoszących się do wojny powietrznej stosuje się przepisy dotyczące ograniczeń, jakie wskazują konwencje dotyczące działań w wojnie lądowej i morskiej.

Po drugie, wskazuje na brak odpowiednich regulacji w zakresie realizacji suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Wreszcie, postuluje by dokonać dokładnego zdefiniowania kategorii cywilnych i państwowych statków powietrznych, z ustaleniem kryteriów ich kwalifikowania i identyfikowania uznanych przez ogół państw. Wskazuje również na potrzebę określenia statusu prawnego państwowych

statków powietrznych, w tym wojskowych, i przyjęcia procedury badania wypadków lotniczych z udziałem takich statków.

Doktorant słusznie podkreśla istnienie problemu polegającego na tym, że w sytuacji braku precyzyjnych regulacji w obowiązujących aktach prawa międzynarodowego, państwo przynależności statku powietrznego, które określa jego status prawny (cywilny lub państwowy), nie ma żadnej pewności, czy inne państwa uznają taki sam status danego statku powietrznego. Wobec tego różne zakwalifikowanie statusu przelatującego w przestrzeni powietrznej danego państwa statku powietrznego może mieć trudne do przewidzenia skutki, o czym świadczą przykłady z praktyki państw, które omawia Doktorant.

7. Uwagi końcowe

Oceniając końcowy efekt rozważań mgr. Marka Podrazy sędzę, że ustalenia i wnioski sformułowane przez Doktoranta mogą być brane pod uwagę w dalszych badaniach przez prawników teoretyków i praktyków.

W razie jednak przygotowania rozprawy do wydania drukiem, usunięcie wad warsztatowych będzie sprawą konieczną oraz przede wszystkim uwzględnienie merytorycznych uwag krytycznych.

Lektura pracy dowodzi, że Doktorant potrafi z należyтым znanstwem analizować zagadnienia określone tematem pracy, zidentyfikować istotne konstrukcje normatywne stanowiące o istocie rozstrzyganych zagadnień. Trafnie ilustruje ponadto swe wywody korzystając z dorobku judykatury i doktryny.

Pomimo uwag polemicznych i krytycznych udało się Doktorantowi wskazać na najistotniejsze problemy teoretyczne i praktyczne związane z analizowanymi zagadnieniami i przedstawić własne propozycje.

Wobec powyższego rozprawa doktorska spełnia wymogi przewidziane w art. 187 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.

Wnoszę o dopuszczenie pracy do publicznej obrony.

