

Warszawa, 12.12.2019 r.

Prof. nadzw. dr hab. Anna Konert
Wydział Prawa i Administracji
Uczelnia Łazarskiego w Warszawie

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ
Pana Mateusza Osieckiego
Pt. International Legal Aspects of Aerial Terrorism
(Łódź, 2019, s. 247)

1. Wymogi prawne

Zgodnie z 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 (Dz.U.2017.0.1789 t.j.) rozprawa doktorska, przygotowywana pod opieką promotora albo pod opieką promotora i promotora pomocniczego, 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 w danej dyscyplinie naukowej lub artystycznej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej. Na podstawie przepisów tejże ustawy został wszczęty przewód doktorski Pana Osieckiego. Praca doktorska została przygotowana na Wydziale Prawa, Administracji Uniwersytetu Łódzkiego pod kierunkiem prof. nadzw. dr hab. Joanny Połatyńskiej.

2. Wybór tematu pracy

Temat pracy doktorskiej z całą pewnością zasługuje na aprobatę, chociaż sam Doktorant nie wyjaśnia dlaczego podjął się zbadania właśnie tego problemu. Terroryzm jest groźnym fenomenem współczesnego świata i przyjął obecnie cechy zjawiska globalnego. Jest często najskuteczniejszą metodą osiągnięcia celu (politycznego, finansowego itp.). Wybrana przez doktoranta tematyka pracy jest nie tylko aktualna, ale też niezwykle doniosła zarówno dla praktyki, jak i doktryny prawa lotniczego. Akt przemocy skierowany przeciwko anonimowym i przypadkowo wybranym ofiarom - porwania samolotów, branie zakładników, wysadzanie w powietrze obiektów publicznych, czyli tzw. terroryzm masowy – zdecydowanie zagraża lotnictwu. (zob. A.Konert, *Odszkodowanie za szkodę spowodowaną przez ruch statku powietrznego*, Warszawa 2014). Najbardziej wyrazisty tego przykład dała seria czterech ataków terrorystycznych, przeprowadzonych w dniu 11 września 2001 roku na terytorium Stanów Zjednoczonych za pomocą uprowadzonych samolotów pasażerskich, w których zginęły 2973 osoby.

3. Układ pracy

Praca składa się ze wstępu, 3 rozdziałów merytorycznych, zakończenia i bibliografii. Pierwszy rozdział pełni rolę wprowadzającego i objaśniającego podstawowe pojęcia w zakresie terroryzmu lotniczego. Doktorant omawia ewolucję ruchów terrorystycznych na świecie, definiuje pojęcie terroryzmu, omawia niektóre aspekty wprowadzające terroryzmu lotniczego, użycie siły jako odpowiedź na akty terroru, rolę terroryzmu

państwowego, a na koniec także wskazuje na ważny aspekt przyszłości terroryzmu, jakim jest użycie bezzałogowych statków powietrznych przez terrorystów.

Drugi rozdział zawiera analizę regulacji prawnych przyjętych przez wybrane organizacje międzynarodowe, których celem jest walka z terroryzmem, w tym ICAO (system tokijsko-hasko-montrealsko-pekiński), ONZ (rozwiązania przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne oraz Radę Bezpieczeństwa) oraz UE (rozporządzenie nr 300/2008, rozporządzenie 272/2009, dyrektywa 2016/681 oraz dyrektywa 2017/541).

W rozdziale trzecim Autor dokonał analizy czterech zdarzeń lotniczych: wysadzenie samolotu Metrojet (lot nr 9268), zestrzelenie samolotu Malaysia Airlines nad Ukrainą (MH17), ataku na międzynarodowe lotnisko w Brukseli w 2016 r. oraz uprowadzenie samolotu Air France (lot nr 8969). Doktorat dokonuje opisu faktów każdego z tych wydarzeń, przebieg śledztwa oraz wyjaśnia kontekst terrorystyczny. Najważniejszą częścią tego rozdziału jest analiza i ocena przepisów prawnych (opierając się na rozważaniach teoretycznych głównie z Rozdziału drugiego), które miały lub mogłyby mieć zastosowanie do tych zdarzeń.

4. Uwagi formalne

Praca napisana jest w języku angielskim. Doktorant nie wyjaśnia jednak skąd ta decyzja. Poza częścią merytoryczną rozprawa zawiera na końcu Bibliografię, która obejmuje 20 stron różnych wykazów. Jest to dość obszerny wykaz dokumentów (10 stron), w tym dość skromny wykaz orzeczeń. Wykaz literatury przedmiotu to 119 pozycji, w tym 59 artykułów oraz 60 książek. Ponadto, wykaz zawiera także 17 artykułów publicystycznych.

Zakres i dobór wykorzystanych źródeł budzi pewne zastrzeżenia. Zabrakło bowiem kilku pozycji (zarówno krajowych, jak i międzynarodowych), wydawałoby się, koniecznych do wykorzystania przy analizie tej problematyki. Przede wszystkim chodzi o :

Literatura polska:

M. Żylicz, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, PiP 9/2005

M. Żylicz, *Terroryzm lotniczy*, "Palestra" 2004, nr 3-4.

A.Konert, *Terroryzm lotniczy – problematyka kompensacji szkód*, Państwo i Prawo nr 3, 2013

B. Nowak, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, Studia Europejskie, 3/2003,

B. Nowak, *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle konwencji haskiej 1970 z roku*, "Studia Europejskie" 2001, nr 3

Z.Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „Sprawy Między-narodowe”, nr 4/1970,

Z. Galicki, *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, "Sprawy Międzynarodowe" 1971, nr 12.

Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 1981.

Z.Galicki, , *International Law and Terrorism*, "American Behavioral Scientist", Vol. 48 No. 6, February 2005,

J. Rajski, *Konwencja haska o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, "Państwo i Prawo" 1971, z. 5.

J. Walulik, *Pekińska reforma lotniczego prawa karnego - geneza, istota, rekomendacje*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” nr 3/2013.

Siadkowski A., Tomasik A. (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012

Kaczyńska, S. (2009). *Terroryzm lotniczy w międzynarodowym i unijnym systemie prawnym. Przegląd Komunikacyjny*, 11–12, 19–27.

Literatura zagraniczna:

I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International 2006.

Pablo Mendes de Leon, *The Fight Against Terrorism Through Aviation: Data Protection Versus Data Protection* (2006) 31 *Air and Space Law*, Issue 4/5, pp. 320–330

A.E.Evans, *Aircraft Hijacking: Its Causes and Curve*, “American Journal of International Law” no. 4/1969,

S.K. Agrawala, *Aircraft Hijacking and International law*, Oceana Publications, Inc., 1973, Bombay,

Nancy Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime*, Oceana Publications, Leiden, 1974,

S. Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague 1973,

Y. Alexander, E. Sochor, *Aerial Policy and Aviation Security*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston, London, 1990.

Stefan A. Kaiser, *Legal Considerations about the Loss of Malaysia Airlines Flight MH 17 in Eastern Ukraine* (2015) 40 *Air and Space Law*, Issue 2, pp. 107–121

F. Pinar Ölçer, *The Downing of MH17: Fact-Finding and Constructing a Legal Response* (2017) 42 *Air and Space Law*, Issue 2, pp. 137–162

Vernon Nase et al., *A Call for Legal Accountability in the Wake of the MH17 Tragedy*, 80 *J. Air L. & Com.* 639 (2015)

5. 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 istotne wątpliwości. Zacząć należy od trzech zarzutów natury ogólnej.

Najpoważniejszym zarzutem jest brak precyzyjnego sformułowania tezy badawczej oraz problemu badawczego. Po zadanym przez Doktoranta pytaniu we wprowadzeniu: „Czy rozwiązania o charakterze prawnym wprowadzone przez państwa świata, które to zobowiązały się chronić swoich obywateli przed zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi w rzeczywistości stanowią skuteczny środek do walki z terroryzmem lotniczym?”, można się jedynie domyślać, co jest zasadniczą tezą pracy. Przy omawianiu kwestii związanych z security, aż się prosi, by sformułować tezę związaną z reaktywnym rozwojem regulacji security. Większość konwencji była zawsze odpowiedzią na jakieś sytuacje, zdarzenia, zagrożenia? Możliwe, że to Doktorant miał na myśli, tylko powinien bardziej jednoznacznie to sformułować albo wyjaśnić we wnioskach?

Drugim zarzutem jest brak wskazania metod badawczych, którymi Doktorant miał się posłużyć w celu osiągnięcia celu badawczego.

Powyższe powoduje, iż same wnioski pracy są dość ubogie jak na pracę doktorską. Wskazanie jedynie, iż społeczność międzynarodowa podjęła odpowiednie kroki i wypracowała skuteczne narzędzia do walki z terroryzmem oraz że nie należy ustawać w działaniach związanych z ochroną pasażerów przed atakami terrorystycznymi, może wydawać się niewystarczające.

Wreszcie, Doktorant nie powołuje się na konkretne źródła, wskazując jedynie w sposób ogólny: „mówi się”, „przyjęło się”, „znalazło się w raportach”, „według wielu autorów” itp. (zob. m.in. str. 52, 77, 92, 101, 103, 110, 114 i dalej). W pracach naukowych, a zwłaszcza w pracy doktorskiej istnieje konieczność wskazania konkretnych źródeł, z których czerpane są informacje (gdzie się przyjęło? W jakich raportach? Którzy dokładnie Autorzy? itd.).

Przychodząc do szczegółowej oceny merytorycznej pracy, na pochwałę zasługuje sama próba stworzenia przez Doktoranta definicji terroryzmu w Rozdziale I, wyróżniając w niej pięć elementów:

- zamierzone użycie przemocy - „intentional use of violence”,
- akty popełnione niezgodnie z prawem - „acts conducted against the law”,
- realizując ideologiczne lub polityczne cele - „realising ideological or political goals”
- w celu szerzenia strachu i zagrożenia w społeczeństwie - „Aim at speeding fear or threat throughout society”
- wpływając na państwa lub organizacje międzynarodowe - „Affecting entities such as States or international organizations”.

Doktorant prawidłowo objaśnia w pracy każdy z tych elementów. Można poddać w wątpliwość, czy taka definicja przyjęłaby się jako oficjalna na szczeblu międzynarodowym. Obecnie bowiem istnieje kilkaset definicji terroryzmu i wydaje się, że są powody, dla których taka jednolita definicja dotychczas nie została stworzona. Jednakże na potrzeby pracy doktorskiej, a zwłaszcza analizy poszczególnych przypadków w Rozdziale III, stworzenie tej definicji należy ocenić pozytywnie.

W międzynarodowym prawie lotniczym wykształciło się pojęcie „aktów bezprawnej ingerencji”, do których zalicza się terroryzm. Często pojęcie akty bezprawnej ingerencji jest używane zamiennie z pojęciem akty terrorystyczne. Nie są to jednak pojęcia tożsame, gdyż nie każdy akt bezprawnej ingerencji jest atakiem terrorystycznym. Tak też słusznie twierdzi Doktorant. Nie musi być bowiem związany z użyciem przemocy, np. nielegalne przemyt narkotyków.

W pracy należało wspomnieć, że w prawie międzynarodowym znajdujemy definicję aktów bezprawnej ingerencji (*acts of unlawful interference*) w Załączniku 17 „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (zwanej Konwencją chicagowską)¹. Według tej definicji akty bezprawnej ingerencji są to akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w których zawiera się między innymi:

- bezprawne przejęcie statku powietrznego,
- zniszczenie statku powietrznego w trakcie użytkowania,
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach,

¹ Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,
- użycie statku powietrznego podczas jego działania w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwej informacji mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub obiektu lotnictwa cywilnego.²

Polskie prawo lotnicze również definiuje akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Jest to bezprawny i celowy akt, który polega na:

- użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
- zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
- umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,

² Rozdział I Załącznika 17.

- porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.³

W kolejnej części pracy w Rozdziale I, Doktorant w sposób przemyślany i bardzo ciekawy wskazuje na aspekty terroryzmu lotniczego, opisując ich rodzaje, w tym: porwania cywilnych statków powietrznych, podkładanie bomb, zamachy i strzelanie do cywilnych statków powietrznych, przejęcie cywilnego statku powietrznego będącego na ziemi, strzelanie do statku powietrznego, ataki na infrastrukturę lotniskową, cyberataki. Doktorant wskazuje na różnice pomiędzy skyjacking i aerial piracy, prawidłowo argumentując swoje twierdzenia. Cennym elementem pracy jest postulat, według którego dużym zagrożeniem może w przyszłości okazać się używanie bezzałogowych statków powietrznych przez terrorystów, w tym cyberataki. Doktorant

³ Art. 2 pkt 20 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (tekst jednolity Dz.U. z 2012 r. poz. 933).

prawidłowo lokalizuje problem, wskazując na eksperyment dokonany w Boeingu 757, w którym dokonano planowanego przejęcia kontroli nad statkiem powietrznym. (zob. P.Kasprzyk, A.Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w dziejach lotnictwa. Nowa era w prawie lotniczym? Księga pamiątkowa XX-lecia Wydziału Prawa i Administracji. Przyszłość prawa*, red. B. Hołyst, Wydawnictwo Uczelni Łazarskiego, 2017 ; A.Konert, M.Kotliński, “*How come I cannot fly with the drone over the White House?*” – *Criminal and Civil Liability of the Drone Operator in Poland*, *Ius Novum* nr 4/2018; A.Konert, M.Kotliński, *Polish regulations on Unmanned Aerial Vehicles*, *Transportation Research Procedia* 2018).

Doktorant z Rozdziału II uczynił obszerne studium nad regulacjami przyjętymi przez wybrane organizacje międzynarodowe. Terroryzm jest zjawiskiem międzynarodowym i pociąga za sobą konsekwencje na szczeblu międzynarodowym, dlatego też wymaga międzynarodowych rozwiązań. W związku z coraz częstszymi aktami bezprawnej ingerencji skierowanymi przeciwko lotnictwu cywilnemu pojawiła się potrzeba międzynarodowej współpracy państw i organizacji międzynarodowych oraz regionalnych w zakresie prewencji i zwalczania terroryzmu. Owocem tej współpracy jest z jednej strony stworzenie norm dotyczących ochrony lotnictwa (*aviation security*) , a z drugiej strony stworzenie tzw. systemu międzynarodowego lotniczego prawa karnego, w którego skład wchodzi uzupełniające się umowy międzynarodowe (tzw. system tokijsko-hasko-montrealsko-pekiński):

- Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych podpisana w Tokio 14 września 1963 r.

- Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r.

- Konwencja o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego podpisana w Montrealu 1 października 1971⁴ oraz Protokół Dodatkowy podpisany w Montrealu 24 grudnia 1988 r.

- Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego podpisana 10 września 2010 r. w Pekinie oraz Protokół pekiński

- Protokół zmieniający Konwencję w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzony w Montrealu dnia 4 kwietnia 2014 r.

Wątpliwości budzi całkowite pominięcie przez Doktoranta omówienia norm dotyczących ochrony lotnictwa (*aviation security*) na szczeblu międzynarodowym. Doktorant wprowadzie omawia na szczeblu UE zagadnienia związane z *security*, zresztą przecież jedno z rozporządzeń UE (nr 2320/2000), o którym wspomina Doktorant i które ma zagwarantować ochronę lotnictwa cywilnego, miało właśnie zapewnić podstawę do wspólnej interpretacji Załącznika 17 do konwencji chicagowskiej przez wszystkie państwa członkowskie UE, jednakże można odnieść wrażenie, że zostało to dokonane w oderwaniu od Załącznika 17. Stąd też pewnie, błędne porównanie na str. 153 przepisów rozporządzenia 300/2008 do systemu tokijsko- hasko-montrealsko-pekińskiego, zamiast właśnie do Załącznika 17.

Załącznik 17 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. to najważniejszy dokument, o którym Doktorant nie wspomina, „Ochrona

⁴ Podpisana przez Polskę 23.09.1971 r., weszła w życie stosunku do Polski 27.02.1975 r.

międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”, którego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, załóg, personelu naziemnego oraz bezpieczeństwa publicznego we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Załącznik stanowi, iż każde Umawiające się Państwo tworzy instytucję oraz opracowuje i wdraża przepisy, praktyki i procedury mające na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uwzględniające zapewnienie bezpieczeństwa, regularności i efektywności ekonomicznej lotów. Ponadto, każde Umawiające się Państwo zapewni, że instytucja ta oraz te przepisy, praktyki i procedury będą stanowiły ochronę dla bezpieczeństwa pasażerów, załóg, personelu naziemnego i bezpieczeństwa publicznego we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz umożliwią szybkie reagowanie na wszelkie zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa. *Aviation security* obejmuje więc wszelkie działania związane z zapobieganiem aktom bezprawnej ingerencji, w tym właściwe zorganizowanie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego w związku z przewozem lotniczym lub w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska, zorganizowanie systemu przepustowego, patrolowanie lotniska. (zob. S.Kaczyńska, *Safety and security. Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym*, Przegląd Komunikacyjny, 2018 | R. 73, nr 1 | 12—18).

Doktorant dokonuje prawidłowej analizy przepisów wchodzących w skład tzw. systemu tokijsko-hasko-montrealsko-pekiński, wskazując na problemy interpretacyjne oraz luki prawne. Postanowienia każdego z aktów wchodzących w skład tzw. systemu międzynarodowego lotniczego prawa karnego zostały poddane przez Doktoranta krytycznej

analizie w komentarzu na końcu każdego podrozdziału. Doktorant słusznie wskazuje na największy problem konwencji tokijskiej z 1963 r., czyli na brak kryminalizacji czynów dokonanych przeciwko lotnictwu cywilnemu.

Doktorant dokonuje prawidłowej argumentacji tezy, iż w pewnym stopniu tę lukę polegającą na braku kryminalizacji wypełniają: Konwencja haska z 1970 r. oraz Konwencja montrealaska z 1971 r. , jednakże nie zapewniają one zadowalającego poziomu ochrony, gdyż nie nakładają obowiązku osądzenia sprawcy, co zostało słusznie zauważone przez Doktoranta.

Cennym elementem pracy jest analiza przepisów Konwencji pekińskiej oraz Protokołu pekińskiego z 2010 r. , które to akty zostały przedstawione przez Doktoranta jako innowacyjna odpowiedź na zagrożenia, jakie niesie ze sobą terroryzm lotniczy w XXI wieku. Ciekawym i słusznym wnioskiem jest pozytywna ocena tych przepisów jako narzędzi walki z terroryzmem poprzez szeroką kryminalizację czynów, usunięcie z listy przestępstw o charakterze politycznych ataków na lotnictwo cywilne, co wpływa korzystnie na efektywność ekstradycji.

Należy jednak wskazać, iż Doktorant nie wspomina czy i jeśli tak, to kiedy Polska podpisała te akty prawne. Co z Konwencją i protokołem pekińskim? Jakie jest stanowisko Polski? W tej części pracy powinny znaleźć się rekomendacje i uwagi dotyczące implementacji tych aktów. Czy wejście w życie nowych przepisów będzie wymagało ewentualnych zmian w polskim prawie karnym ? Jeśli tak, to jakich? Ewentualnie, jakie zmiany były wymagane w innych Państwach, w których te akty już obowiązują?

Rozważania dotyczące rozwiązań na szczeblu ONZ oraz UE nie skłaniają do większej polemiki. Na szczególne podkreślenie zasługuje tak

kompleksowe podejście do tematu w Rozdziale II, obejmujące analizę zarówno aktów prawa międzynarodowego na szczeblu ICAO, ONA, jak również Unii Europejskiej, w tym dyrektywę PNR, której zakres niewątpliwie ma wpływ na ochronę pasażerów przed atakami bezprawnej ingerencji, co również zasługuje na pochwałę.

Ostatni rozdział to studium przypadku, w którym Doktorant poddaje analizie cztery zdarzenia z udziałem terrorystów z punktu widzenia przepisów omówionych w Rozdziale II. Są to: wysadzenie samolotu Metrojet nr 9268, zestrzelenie MH 17 nad Ukrainą, ataki na port lotniczy w Brukseli w 2016 r. oraz porwanie samolotu AF 8969. Na pochwałę zasługuje wybór tych przypadków, z uwagi na pokazanie różnych form terroryzmu lotniczego, a przez to też odmienne przepisy prawne zostały poddane ocenie przez Doktoranta w każdym z tych przypadków. Rozważania dotyczące tych przypadków nie skłaniają do większej polemiki i stanowią zdecydowanie najcenniejszą część dysertacji. W tej części pracy Doktorant wykazał się umiejętnościami prawniczymi w zakresie analizy aktów prawnych. Ponadto, cennym elementem tej części pracy jest omówienie hipotetycznego zastosowania przepisów konwencji pekińskiej w trzech przypadkach.

W pracy zabrało odniesienia do kosztów, jakie są ponoszone na *security* w USA i UE, co mogłoby prowadzić do ciekawych wniosków, a nawet do stworzenia dodatkowej tezy badawczej? Ponadto, w pracy należałoby wspomnieć, choćby w przypisie, w jaki sposób uwzględnia się kwestie piractwa w przepisach międzynarodowych dot. odpowiedzialności cywilnej. To też jest bowiem przejaw ujęcia piractwa w prawie międzynarodowym, tyle że z perspektywy wyrównania szkód, a nie np. karnej. Akty bezprawnej ingerencji, w tym akty terrorystyczne,

pociągają za sobą konsekwencje nie tylko natury prawno-karnej, lecz również w zakresie odpowiedzialności cywilnej (kompensacji szkód), w tym odpowiedzialności samych terrorystów i państw sponsorujących, przewoźnika lotniczego, portu lotniczego itd. (zob. S.Kaczyńska (2016). *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa prywatnego i publicznego. Zagadnienia wybrane*. Warszawa: C.H. Beck; S.Kaczyńska, *Safety and security. Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym*, Przegląd Komunikacyjny, 2018 | R. 73, nr 1; A.Konert, *Terroryzm lotniczy – problematyka kompensacji szkód*, Państwo i Prawo nr 3, 2013 ; A.Konert *Odszkodowanie za szkodę spowodowaną przez ruch statku powietrznego*, Warszawa 2014; J. Magdenelat, *Liability for damages resulting from air terrorism* (w) *Aerial Piracy and Aviation Security* (1990); J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego za szkody wyrządzone w związku z bezprawnym zawładnięciem statku powietrznego* [w] *Studia Iuridica Silesiana*, tom V, s. 187. Katowice 1979).

Na koniec należy dodać, że kolejność, sposób doboru tematów, ich kompleksowość, dobór aktów prawnych oraz konkretnych analizowanych przypadków, powodują, że czytając pracę ma się wrażenie, że stanowi ona przemyślaną całość, w której Autor konsekwentnie dąży do postawionego przez siebie celu. Doktorant wykazał się wiedzą z zakresu prawa międzynarodowego publicznego, w tym zwłaszcza prawa lotniczego.

6. Uwagi końcowe

Oceniając końcowy efekt rozważań mgr Mateusza Osieckiego 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 uwzględnienie uwag krytycznych.

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

Rozprawa doktorska spełnia wymogi przewidziane 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. Stanowi bowiem oryginalne rozwiązanie problemu naukowego i wskazuje na umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Wnoszę o dopuszczenie pracy do publicznej obrony.

Anna Konert



