

Dr hab. Kamil Sikora, prof. UMCS  
Katedra Prawa Administracyjnego  
i Nauki o Administracji  
Wydział Prawa i Administracji  
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej  
w Lublinie

Lublin, dn. 03.10.2019 r.

## RECENZJA

rozprawy doktorskiej Pana mgr Piotra Mazura

pt. *Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w dobie dualizmu regulacji WTO i ICAO wobec postępującej liberalizacji sektora w Europie*

przygotowanej pod kierunkiem naukowym prof. nadzw. dr hab. Anny Konert

Wykonując powierzoną mi przez Radę Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego w Warszawie funkcję recenzenta w przewodzie doktorskim Pana mgr Piotra Mazura przedkładam niniejszym recenzję rozprawy doktorskiej pt. **„Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w dobie dualizmu regulacji WTO i ICAO wobec postępującej liberalizacji sektora w Europie”**, Warszawa 2019, ss. 205 z pozytywną jej oceną i wnioskiem o podjęcie dalszych czynności w przewodzie doktorskim, w tym o dopuszczenie Doktoranta do publicznej obrony rozprawy doktorskiej.

Jako recenzent rozprawy doktorskiej Pana mgr Piotra Mazura stwierdzam, co następuje :

Po pierwsze, rozprawa doktorska Pana mgr Piotra Mazura pt. „Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w dobie dualizmu regulacji WTO i ICAO wobec postępującej liberalizacji sektora w Europie” w mojej ocenie stanowi oryginalne rozwiązanie przez Doktoranta problemu naukowego,

Po drugie, tworząc wyżej wymienioną rozprawę doktorską Doktorant wykazał się wiedzą z zakresu prawa, w szczególności zaś prawa lotniczego i międzynarodowego,

Po trzecie, przedłożona do recenzji rozprawa doktorska potwierdza, że Doktorant posiada umiejętności do dalszego, samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Poniżej przedstawiam szczegółowe spostrzeżenia i uwagi, które nasunęły się w czasie lektury i analizy treści rozprawy doktorskiej.

## I.

Wybór tematu rozprawy należy w pełni uznać za trafny, zarówno pod względem rozważań teoretycznych, jak również uwzględniając jego istotny walor praktyczny. Doktorant podjął się bowiem tematu niełatwego, jednakże bardzo znaczącego z uwagi na postępujący rozwój transportu lotniczego zarówno w RP, jak również na świecie. Lotnictwo, a w konsekwencji transport lotniczy do początku swojego istnienia i dalszego rozwoju korzystał z rozwiązań zaczerpniętych z transportu drogowego i morskiego. Jednakże nieobce są mu także rozwiązania prawne dedykowane wyłącznie temu rodzajowi przemieszczania się podróżnych i towarów. Transport lotniczy składa się z wielu elementów stanowiącym w konsekwencji spójny system, wiele procedur lotniczych może wydawać się Nam bardzo skomplikowanymi, podczas gdy pozornie skomplikowanymi nie są, częstokroć Nasza wiedza jako uczestników tychże procedur sprowadza się do tego, że w danym porcie lotniczym pasażer jest odprawiany, a jego

bagaż nadany do statku powietrznego. Niezbyt często interesuje Nas co takiego natomiast dzieje się z samolotem na płycie lotniska? I tutaj pojawia się zagadnienie, które stało się przedmiotem analizy przez Doktoranta, a mianowicie kwestia tzw. obsługi naziemnej, określanej także jako obsługa handlingowa, bądź zwyczajnie „*handling*” w nawiązaniu do pojęcia z języka angielskiego – *ground handling*. Chodzi zatem o wszystkie czynności i usługi, które wykonane są przez upoważnione do tego osoby i organizacje na płycie lotniska. Składa się na to wiele różnych procesów, czynności dokonywanych zależnie od stanu statku powietrznego czy pory roku, choćby odśnieżanie pasa startowego. Obsługa naziemna to szereg następujących po sobie, lub odbywających się równolegle czynności i działań, przy jednoczesnym zachowaniu reżimu czasowego, gdyż każde opóźnienie skutkować może w konsekwencji opóźnieniem lotu, a to zapewne wpłynie na nastroje pasażerów. Świadczeniem takich usług zajmują się z reguły zarządzający portem lotniczym, agenci obsługi naziemnej czy nawet sam przewoźnik lotniczy.

Całość czynności dokonywanych w ramach obsługi naziemnej jest co oczywiste prawnie uregulowana, zatem z tego punktu widzenia Doktorant trafnie sformułował pytanie badawcze - czy te usługi powinno traktować się jako immanentną część składową transportu lotniczego, czy też jako zagadnienie w pełni odrębne, aczkolwiek komplementarne z całym systemem.

Problematyka dotycząca funkcjonowania obsługi naziemnej w porcie lotniczym jest niewątpliwie istotnym i ważnym tematem do rozważań naukowych. Ciągłość działania każdego portu lotniczego jest w swojej istocie uzależniona w dużym stopniu od właściwej koordynacji i realizacji poszczególnych czynności i operacji oraz usług naziemnych. Jest to system powiązanych ze sobą elementów składowych, dlatego niejednokrotnie przekłada się to na faktyczne powiązanie jakości obsługi naziemnej z jakością funkcjonowania danego transportu lotniczego. Efektywnie, skutecznie, sprawnie, fachowo, a także szybko i co najważniejsze bezpiecznie wykonywana obsługa naziemna w porcie lotniczym jest istotnym elementem składowym skutecznego wykorzystywania lotniczej infrastruktury transportowej. Ze wszech miar profesjonalna obsługa naziemna przyczynia się do redukcji kosztów i czasu koniecznego na

dokonanie operacji dla linii lotniczych, stając się w ten sposób wyznacznikiem sprawnego i efektywnego zarządzania.

Główny cel badawczy jaki postawił sobie Doktorant to przeprowadzenie analizy przepisów prawa mających zastosowanie w ramach realizacji usług obsługi naziemnej, przy równoczesnym powiązaniu tego zagadnienia z kwestią podporządkowania tych regulacji dotyczących obsługi naziemnej, bądź Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), będącej istotnym jednakże nie jedynym regulatorem ram prawnych dla świadczenia usług lotniczych, bądź Światowej Organizacji Handlu (WTO) odpowiadającej za ogólnoswiatową wymianę usług. Doktorant nie pominął przy tym organizacji reprezentujących podmioty prywatne jak IATA – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych lub ACI – Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych, które również wyznaczają standardy dla sektora usług obsługi naziemnej. Uwzględnił także rolę poszczególnych państw, które poprzez własne organy administracji lotniczej także kreują, kształtują podstawy prawne. Powiązał to z funkcjonowaniem Unii Europejskiej, która poprzez organy szczególnie Komisję Europejską stara się istotnie wpływać na przedmiotowe rozwiązania prawne. Dzięki przeprowadzaniu przez Doktoranta kompleksowej analizie możliwe stało się określenie czy obecnie obowiązujące przepisy prawa pozwalają na efektywne i skuteczne realizacje zadań z zakresu usług obsługi naziemnej.

## II.

Problematyka będąca przedmiotem rozprawy została przez Doktoranta ujęta w ramy sześciu rozdziałów, przy czym zostały one usystematyzowanych w trzech częściach.

Pierwsza część w skład której wchodzi rozdział pierwszy została poświęcona analizie rynku usług obsługi naziemnej, a także przedstawieniu katalogu faktycznych usług realizowanych w ramach obsługi handlingowej. Doktorant podjął próbę ujednoczenia definicji usług handlingowych, zwracając uwagę na rozbieżności jakie w tej materii występują w różnych źródłach prawa lotniczego. Ponadto udanie zaprezentował relacje między różnymi podmiotami działającymi w sektorze usług

obsługi naziemnej. Na uwagę zwraca również ujęcie zagadnienia obsługi naziemnej z punktu widzenia ekonomicznego, Doktorant słusznie podkreślił, że regulacje prawne w tym zakresie mają realny wpływ na sytuację rynkową całego sektora transportu lotniczego.

Cześć druga rozprawy obejmuje rozdziały drugi, trzeci, czwarty i piąty, stanowiąc faktycznie sedno rozważań, których dotyczy rozprawa. Główną myślą przewodnią, która przewija się w tej części i która zapewne przyświecała Doktorantowi to analiza prawnych regulacji dotyczących usług obsługi naziemnej na dwóch poziomach globalnym (światowym) oraz europejskim. Doktorant słusznie podkreślił, że istnieją w prawodawstwie istotne różnice gdy dochodzi do porównania regulacji ICAO i WTO, przez co na poziomie globalnym mamy do czynienia z dualizmem prawnym jeśli chodzi o przepisy prawa dotyczące obsługi naziemnej. W tej części rozprawy Doktorant przedstawiał także regulacje prawne na poziomie europejskim. Skupił się słusznie na regulacjach Dyrektywy 96/67 czyli Dyrektywy Rady z dnia 15 października 1996 roku w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, której celem była liberalizacji rynku usług obsługi naziemnej. Doktorant dokonał także analizy proponowanych zmian z prawie unijnym, które prowadzić mają w kierunku dalszej liberalizacji rynku. Na uwagę zasługuje rozdział piąty ujęty w ramach tej części, który został poświęcony analizie wpływu prawnych regulacji dotyczących obsługi naziemnej na praktyczne funkcjonowanie sektora przewozów lotniczych, Doktorant dokonał porównania sytuacji mającej miejsce w Rzeczypospolitej Polskiej z sytuacją sektora lotniczego w Republice Federalnej Niemiec.

Trzecia i ostatnia część rozprawy, w której zawarty jest rozdział szósty stanowi ocenę sektora usług obsługi naziemnej z perspektywy przyszłych zmian regulacji sektora przewozów lotniczych.

Na tle układu rozprawy doktorskiej nasuwają się pewne uwagi, pierwsza dotyczy zaproponowanego przez Doktoranta podziału rozprawy na „części”, jest to bowiem rozwiązanie rzadko spotykane na poziomie rozpraw doktorskich, częściej zauważalne w rozprawach habilitacyjnych, jako przykład należy przywołać monografię Pani Magdaleny Budyn-Kulik: *„Umysłność w prawie karnym i psychologii. Teoria i praktyka*

sądowa”, w której część pierwsza dotyczy zagadnień teoretycznoprawnych, natomiast druga część zawiera rozważania na tle badań empirycznych.

Druga uwaga wiąże się bezpośrednio z pierwszą, dotyczy mianowicie podziału tekstu rozprawy na rozdziały, co Doktorant jednoznacznie stwierdza we wstępie, jednakże w tekście mamy do czynienia z oznaczeniem punktowym: 1,2,3,4,5,6 podobnie w spisie treści rozprawy. Sugerowałbym pozostanie przy klasycznym podziale na rozdziały, z równoczesnym jednoznacznym i wyraźnym uwypukleniem tego w treści poprzez zastosowanie powszechnie znanej i stosowanej formy wyodrębnienia: „Rozdział I”, „Rozdział II” itd., podobnie należałoby postąpić w odniesieniu do spisu treści, również tam zastosować ten schemat, szczególnie gdyby w przyszłości Doktorant zamierzał upublicznić tekst rozprawy w formie monograficznej.

Trzecia uwaga dotyczy wyróżnienia w rozprawie wstępu poprzedzającego dalsze rozdziały, a także zakończenia, które w recenzowanej rozprawie została ujęte jako „podsumowanie”, co jest oczywiście dopuszczalne, lecz równocześnie zostało ono ujęte w ramy rozdziału, dokładnie rozdziału szóstego. Takie rozwiązanie uważam za błędne, podsumowanie, czy też zakończenie, podobnie jak wstęp oczywiście stanowią immanentną część całej rozprawy, jednakże powinny być w niej wyraźnie jednoznacznie wyodrębnione bez ujmowania ich w ramy schematu rozdziałów. Formułę rozdziałów pozostawia się bowiem do rozważań merytorycznych, natomiast wstęp poprzedza, a zakończenie zamyka całość rozprawy.

### III.

W celu osiągnięcia zamierzonego celu badawczego Doktorant posłużył się metodami badawczymi. Po pierwsze, zastosował metodę formalno-dogmatyczną przy pomocy której przeprowadził analizę obowiązujących regulacji prawnych dotyczących świadczenia usług obsługi naziemnej na poziomie, globalnym, europejskim oraz krajowym. Doktorant wykazał się przy tym umiejętnością dokonywania wykładni przepisów prawa. Po drugie, skorzystał z metody prawno-porównawczej poprzez przeprowadzenie porównań rozwiązań obowiązujących w różnych systemach prawnych



i zestawienie ich z analizą wpływu tych regulacji na sferę gospodarczą przy wykorzystaniu metody analizy prawnoekonomicznej. Pragnę również zauważyć, że w rozprawie odnajdujemy tabele, wykresy, które nie są tylko dodatkiem, lecz stanowią ułatwienie w przyswajaniu prezentowanej problematyki.

Wybór metod badawczych, jak również ich zastosowanie w recenzowanej rozprawie należy ocenić pozytywnie. Posłużyły one Doktorantowi do osiągnięcia zamierzonego celu badawczego.

Należy zauważyć, że Doktorant we właściwy sposób wykorzystał doktrynę prawa lotniczego, zarówno na poziomie krajowym, jak również międzynarodowym o czym świadczy zestawienie bibliograficzne literatury pośród której istotną część zajmuje literatura anglojęzyczna. Ponadto wsparł się przepisami prawa krajowego w postaci ustaw i rozporządzeń, rozporządzeniami i dyrektywami unijnymi, a także międzynarodowymi umowami i traktatami. Doktorant skorzystał także z dokumentów międzynarodowych podmiotów zajmujących się przewozami lotniczymi oraz raportów organizacji międzynarodowych. Pewien niedosyt budzi wykorzystanie orzecznictwa, gdyż Doktorant wsparł się jedynie czterema orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz tylko jednym orzeczeniem krajowych sądów administracyjnych.

#### IV.

Doktorant słusznie podniósł w rozprawie, że rozwój transportu lotniczego, jego sprawność i efektywność w dużej mierze zależne są od komplementarnych usług pośród których istotne miejsce zajmują usługi obsługi naziemnej. Stały wzrost liczby przewożonych pasażerów oraz towarów pociąga za sobą zwiększenie popytu na profesjonalnie realizowane usługi obsługi naziemnej. Transport lotniczy jest bezpośrednio związany z obsługą naziemną, zatem zagwarantowanie wysokich standardów w transporcie lotniczym wpływa bezpośrednio na efektywne i skuteczne podejmowanie działań w ramach obsługi naziemnej. Zasady dotyczące transportu lotniczego powinny zatem wprost mieć zastosowanie także do realizacji usług obsługi naziemnej.

Ponadto doktorant słusznie podkreślił, że w odniesieniu do usług obsługi naziemnej mamy faktycznie do czynienia z dualizmem regulacji z jednej wypływającymi z Układu Ogólnego w sprawie Handlu Usługami (General Agreement on Trade in Services - GATS) czyli międzynarodowego układu stanowiącego integralną część porozumienia powołującego Światową Organizację Handlu, z drugiej ze strony Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), dlatego słusznym jest postulat Doktoranta de lege ferenda, że najlepszym rozwiązaniem byłoby stworzenie jednego, kompleksowego katalogu zasad i reguł dotyczących wykonywania usług obsługi naziemnej. Postulat ten wydaje się jednak trudnym do zrealizowania w formule w której to Światowa Organizacja Handlu miałaby przejąć w tym zakresie kompetencje od Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Bardziej realistycznym wydaje się rozwiązanie w którym to ICAO powinna wziąć na siebie obowiązek stworzenia globalnych regulacji prawnych dedykowanych problematyce wykonywania usług w obsłudze naziemnej.

## V.

Podsumowując stwierdzam, że będąca przedmiotem recenzji przedmiotowa rozprawa doktorska Pana mgr Piotra Mazura pt. *Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w dobie dualizmu regulacji WTO i ICAO wobec postępującej liberalizacji sektora w Europie* stoi na wysokim poziomie egzegezy naukowej oraz argumentacji prawniczej. Dysertacja jest napisana językiem prawniczym, zrozumiałym w odbiorze, ponadto zawiera trafnie uzasadnione wnioski poparte spójną i logiczną argumentacją. Doktorant wykazał się niewątpliwą wiedzą i znajomością prezentowanej problematyki, ponadto umiejętnością stosowania warsztatu naukowego.

Zgłoszone w powyżej recenzji uwagi nie umniejszają wartości całego opracowania, stanowią tylko i wyłącznie wyraz subiektywnych ocen oraz polemik recenzenta.



Wyrażona na wstępie recenzji pozytywna ocena o wypełnianiu przez rozprawę doktorską Pana mgr Piotra Mazura pt. „Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w dobie dualizmu regulacji WTO i ICAO wobec postępującej liberalizacji sektora w Europie” wymogów stawianych rozprawom doktorskim przez ustawodawcę w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1789 ze zm.) w zw. z art. 179 ustawy z dnia 3 lipca 2018 roku Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r., poz. 1669 ze zm.) jest uzasadniona.

Biorąc powyższe pod uwagę wnioskuję o dopuszczenie Doktoranta Pana mgr Piotra Mazura do dalszych czynności przewidzianych w przewodzie doktorskim.



dr hab. Kamil Sikora, prof. UMCS