

Bydgoszcz, 27.11.2023 r.

Prof. dr hab. Bogusław Sygit  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika  
Collegium Medicum  
w Bydgoszczy

### Recenzja

rozprawy doktorskiej Pani Doroty Czermińskiej  
pt. „Problematyka prawna i kryminalistyczna zderzeń lotniczych”  
napisanej pod kierunkiem naukowym Pana prof. dr hab. dr h. c. Brunona Hołysta  
i promotora pomocniczego Pana dr Władysława Przyjemskiego.

- I. Zdarzeń lotniczych nie jest mało. Do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych jedynie od 2002 do 2016 r. zgłoszono ich 16.522, w tym 1324 wypadki lotnicze i 225 poważnych incydentów. Natomiast na rzetelne, kompleksowe ich zbadanie i w efekcie na wypracowanie skuteczniejszych metod ustalania ich przyczyny i w konsekwencji faktyczną poprawę bezpieczeństwa lotniczego ciągle czeka nauka i społeczeństwo. Gwoli ścisłości wypada przyznać, że jednak niektóre, lecz tylko segmenty tych zjawisk doczekały się poważniejszych badań i tak aspektami prawa lotniczego zajmowali się głównie: A. Konert, J. Walulik, M. Żylicz, E. Klich, J. Szczygieł czy P. Usiądek; terroryzmem lotniczym: B. Hołyst, K. Liedl i Z. Galicki zaś bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym B. Nowak, W. Netkowski czy P. Kaczmarczyk. To jednak całościowa wiedza o tych zdarzeniach, w tym też o ich aspektach: kryminologicznych, wiktymologicznych, kryminalistycznych, psychologicznych – nie jest dostępna.

Praca Pani mgr Doroty Czermińskiej wychodzi naprzeciw temu oczekiwaniu i uprzedzając dalsze wywody ma szansę, po jej opublikowaniu być dobrym przyczynkiem do dalszych badań i wypełnienia luki w piśmiennictwie naukowym z tego zakresu wiedzy. Z tego też względu temat pracy jest wyjątkowo trafnie. Chwała za to Pani Doktorant oraz Promotorom – Panu Profesorowi Brunonowi Hołystowi i Panu dr Władysławowi Przyjemskiemu. Tym bardziej, że ujęto go od strony nie tylko dociekań teoretycznych i prawnych, ale przede wszystkim badawczych. Aspekty te mają niezwykle wysoką wartość poznawczą

i uzupełniają wiedzę o tych zdarzeniach, przy czym aspekt badawczy wartość wyjątkową, bo uwzględnia poglądy m.in. osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnictwa, czyli pilotów i kontrolerów lotów. Taki zakres (żeby nie powiedzieć rozmach) badań wymagał od Pani Doktorantki benedyktyńskiej pracy. Jej wyniki przedstawiła w niezwykle obszernym dziele. Liczy bowiem 642 strony. Zaś szczegółowe ustalenia zebrała w 114 wykresach, 26 rysunkach i 14 tabelach. Rozmach ten nie dziwi i z tego powodu, że powszechnie wiadomo, iż spod ręki Pana Profesora Brunona Hołysta wychodzą tylko prace wnikliwe i dogłębnie analizujące omawiane problemy naukowe.

Pracę tą, a właściwie Dzieło oceniam nie tylko bardzo wysoko z tego powodu, ale przede wszystkim z uwagi na to, że jest:

- 1) osadzone w realiach lotnictwa cywilnego – oczywiście jest, że znać je mogła i swobodnie w nich się poruszać tylko osoba kompetentna, obeznana z funkcjonowaniem tego lotnictwa. Dzięki temu, niejako z pierwszej ręki mamy tak wartościowe rozważania. Pani Doktorantka wie o czym pisze, czuje doskonale problem i nie pozostawia trudnych kwestii bez odpowiedzi. Chce się wręcz napisać – parafrazując Newerlego, że *„nareszcie mamy dzieło pełnokrwistej nauki.*

*Autorka ma wiedzę nie z sufitu, ale z lotniczej sztuki”.*

Lektura Dzieła dowodzi, że wszystkie aspekty analizowanych zdarzeń lotniczych – przyporządkowała Pani Doktorantka nadrzędnej sprawie jaką jest „bezpieczeństwo lotnictwa”. Stąd m.in. cenne wywody na temat: „teorii bezpieczeństwa” (str. 42-57); „okresów w bezpieczeństwie lotniczym” (str. 57-62); „organizacji dot. bezpieczeństwa lotów” (str. 63-70); „wskaźników bezpieczeństwa” (str. 155); czy „zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie” (str. 582-596);

- 2) jest dziełem dojrzałym, wywody merytoryczne (w tym i prawnicze) są na wysokim poziomie. W efekcie czyta się je z zainteresowaniem. Wiele wątków ma charakter twórczy, poszerzający wiedzę o często skrywanych kwestiach z zakresu bezpieczeństwa lotnictwa. Cenne jest to, że kompetencje Pani Doktorantki pozwalają na prezentację własnego zdania na omawiany problem. Dostrzega więc problemy (np. związane z zagrożeniem wynikającym ze złudzeniami (s. 188-189), z przeciążeniem lotników pracą (s. 165-170), czy przeciążeniem maszyn rzędu 4g (s. 186) albo dot. prawnych

aspektów bezpieczeństwa lotnictwa czy wyjaśniania przyczyn zdarzeń lotniczych itd. (str.134-135) i przedstawia sposób ich rozwiązywania (proponując podjęcie konkretnych decyzji czy zmian ustawowych (np. str. 135), z którymi wypada się tylko zgodzić, np. w niezwykle trafne jest twierdzenie o sprzecznościach w sferze badania zdarzeń lotniczych między procedurą śledczą np. kpk a prawem lotniczym w tym aktami prawa unijnego – co powoduje np. spór o dostęp do zabezpieczonych dowodów rzeczowych (str. 134-136; 510-511), udostępniania protokołów czy raportów.

Jednocześnie Pani Doktorantka ustala genezę „niespójności tych regulacji prawnych” (s. 420-439) – jest nią różnych cel obu rodzajów postępowań. Badania wg. przepisów lotniczych mają ustalać przyczynę i okoliczności zdarzeń w celu sformułowania wniosków i zaleceń mających zapobiegać podobnym przypadkom – zaś czynności śledcze wg. kpk – mają doprowadzić do ukarania winnych tych zdarzeń.

- 3) uwzględnia wiedzę kryminalistyczną przedstawiając metodykę „wyjaśniania zdarzeń lotniczych” s. 450-587. Omawia np. identyfikację ofiar katastrof lotniczych, badanie zwęglonych zwłok (s. 571-581), czy bazę DNA. Rozważania te nie są oderwane od rzeczywistości. Dowodzi ich praktycznego znaczenia na przykładzie śledztwa w sprawie katastrofy smoleńskiej z 2010 r., co pozwoliło Pani Doktorantce wnikliwie zanalizować przebieg i odtworzyć ostatnią fazę lotu samolotu Tu 154M (s. 524-536, 539-540, 547-549). Dobra orientacja Pani Doktorantki w problematyce kryminalistycznej zdarzeń lotniczych pozwoliła też na zgłoszenie propozycji „co należałoby jeszcze zrobić, aby wyjaśnić ostatecznie przyczynę tej katastrofy” (s. 547-549).
- 4) właściwie dobrane metody badań i trafna analiza ich wyników. Ich katalog jest wyjątkowo bogaty (6 metod). Szczególnie wartościowe okazały się 2 metody: statystyczna (i jej wyniki wnikliwie przedstawione w rozdziale IV) i ankietowa (s. 209-306), która robi największe wrażenie i ma oryginalną wartość dla zgłębienia „przyczyn zdarzeń lotniczych”. Ankietą bowiem objęto pilotów (55), kontrolerów ruchu (83) oraz tzw. grupę kontrolną. Miała na celu zbadanie trafności postawionych 2 hipotez badawczych – dotyczących wpływu stresu na procesy percepcyjno-poznawcze i w konsekwencji na wyłączenie odpowiedzialności karnej (art. 28 § 1 kk).

Analiza odpowiedzi ankietowych (39 pytań do pilotów, 37 do kontrolerów ruchu lotniczego i 37 do członków grupy kontrolnej) zajęła aż ok. 100 stron, a ilustracja graficzna wyników – 76 wykresów. To najcenniejsze rozważania w tej pracy.

Ważny aspekt prawniczy mają też wyniki badań aktowych. Według informacji Pani Doktorantka „podjęła gruntowną analizę 1651 akt” dot. „incydentów, zdarzeń, wypadków oraz katastrof lotniczych” (s. 306). W jej wyników dokonała opisu 104 zdarzeń lotniczych zaistniałych w kraju (9) i zagranicą (95) (s. 307-420). Jako źródło prezentowanych przypadków podano głównie: Internet, protokoły i raporty z badań zdarzeń lotniczych, media, w tym prezentowane przypadki w programie „Planet plus” audycje dot. „katastrof w przestworzach”. Zabrakło informacji o aktach zbadanych spraw w organach Prokuratury i Sądach Powszechnych (s. 306) (w jakich, za jakie lata itd.).

Stąd odpowiedniejsza byłaby informacja o „zbadaniu dokumentacji dot. zdarzeń lotniczych”.

- 5) dogłębnie przedstawiony katalog czynników przyczynowych wypadków lotniczych (rozdział V). Pani Doktorantka uwzględniła wśród nich (często pomijane) np. przeciążenie pracą (s. 165-170), stres (s. 170-173, 198-207), złudzenia (s. 188-189), przeciążenia maszyn (s. 186), czy brak nadzoru i reakcji kierownictwa na zagrożenie (s. 179).
- 6) wnikliwie omówione wnioski z przeprowadzonych badań. Są w istocie odpowiedzią na postawione dwa pytania badawcze (s. 433-438) oraz potwierdzeniem chaosu legislacyjnego, błędnych rozwiązań w prawie lotniczym oraz wykazaniem wadliwej implementacji regulacji unijnych na grunt krajowy. Niezwykłą wartością są zgłoszone przez Panią Doktorantkę wnioski de lege ferenda pod adresem ustawodawcy, których uwzględnienie naprawiłoby obecny stan prawny i faktyczny w zakresie bezpieczeństwa lotów. Z postulatami tymi należy się zgodzić. Zostały bowiem mądrze uzasadnione.

Dlatego też można stwierdzić, że praca Pani mgr Doroty Czerwińskiej jest opracowaniem rzetelnym, wnikliwym, napisanym przez Osobę znającą problemy lotnictwa niejako od podszewki – a więc dziełem wyjątkowo wartościowym dla nauki i praktyki lotniczej. Jest w nim wiele postulatów tak pod adresem ustawodawcy (s. 9, 136, 436-449) jak

i zarządzających lotnictwem (np. rozdział XI) – zmierzających w finale do poprawy techniczno-organizacyjnej bezpieczeństwa lotów oraz jego prawnej regulacji. Są one przemyślane, dobrze uzasadnione i potwierdzają ogromne doświadczenie zawodowe Pani Doktorantki oraz jej znajomości prawa lotniczego krajowego, unijnego i międzynarodowego, prawa karnego (s. 122-123, 133), literatury przedmiotu (w tym z zakresu kryminalistyki).

II. Tak wysoka ocena tego Dzieła sprawia, że nie znajduję w nim kwestii, co do których można mieć zastrzeżenia, czy uznawać za błędy merytoryczne. Dostrzegłem jedynie kilka usterek formalnych, które podnoszę dla ew. wykorzystania przy wydawaniu pracy drukiem, choć i z nimi Pani Doktorantka nie musi się zgadzać. Proponuję ewentualnie:

- 1) zlikwidować błędy: maszynowe (np. na str. 160 jest data 17.XI."202" i stylistyczne (np. na str. 546 w. 6 od dołu „faktem jej już jedną”, czy na str. 25 „jedynie częściowe zarządzenia jedynie”) oraz niekonsekwentne stwierdzenia (np. na str. 40 przy opisie katastrofy w Kinszasie – jest mowa, że zginęło 297 osób będących poza samolotem, a później, że zginęło 297 osób pasażerów samolotu”, czy na str. 33 dot. historii wypadków lotniczych – stwierdzono, że „historia (czego – wypadków, czy lotnictwa?) rozpoczęła się w 1903 r. – zaś dalej, że „do pierwszej katastrofy doszło w 1908 r.). czy np. na str. 160-161 gdzie w tytule pkt. 7 jest mowa z stratach za lata 2011-2019, zaś w tabelach za lata 2012-2016.
- 2) Obszerny materiał proponuję ew. dl ułatwienia lektury posegregować na części, tj.:
  - część I: teoretyczno-prawną (obejmująca aktualnie rozdziały: I, II, III)
  - część II: wyjaśnianie zdarzeń lotniczych (obejmująca aktualnie rozdziały: VIII, V, IX, X) i
  - część III: badawczą (obejmująca aktualnie rozdziały: VI, IV, VII i XI).
- 3) rozważyć (?) zmianę brzmienia tytułów rozdziałów. Proponowałbym (przyjmując obecną kolejność) rozdziałom tym nadać brzemienne: rozdział I – Aparatura pojęciowa, rozdział II: początki i rozwój prawa lotniczego, rozdział III – zdarzenia lotnicze w świetle prawa, rozdział IV – wyniki badań statystycznych, rozdział V – przyczyny wypadków lotniczych, rozdział VI – metrologia badań własnych, rozdział VII – wyniki badań i ich analiza, rozdział VIII – wyjaśnianie zdarzeń lotniczych, rozdział IX – badanie rzeczowego

materiału dowodowego, rozdział X – badanie osobowego materiału dowodowego, rozdział XI – zapobieganie zdarzeniom lotniczym oraz wnioski końcowe.

- 4) informację o celu i przedmiocie pracy doktorskiej znajdującą się na str. 195 – przenieść do „Wprowadzenia” (str. 8-10), w którym jest aktualnie mowa jedynie o „celu badań” (str. 9).
- 5) na końcu pracy zamieścić Wnioski końcowe, mimo że w kilku miejscach przy omawianiu poszczególnych kwestii była mowa o „podsumowaniu” (np. str. 77, 149, 433, 545).

### **Reasumując:**

1. z całym przekonaniem oświadczam, że potwierdzam wyrażoną już kilka razy wysoką ocenę rozprawy doktorskiej Pani mgr Doroty Czerwińskiej pt. „Problematyka prawna i kryminalistyczna zdarzeń lotniczych”, Warszawa 2023.
2. Nie mam wątpliwości, że rozprawa spełnia wymogi określone w art. 187 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2023, 742 tj. z 2023.04.20), skoro: przedłożona rozprawa doktorska prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną Pani mgr Doroty Czerwińskiej w dyscyplinie nauki prawne i umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, a jej przedmiotem jest oryginalne rozwiązanie postawionego problemu naukowego zaś uzyskane wyniki własnych badań naukowych mają znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie i stąd –
3. Wnoszę o dopuszczenie Pani mgr Doroty Czerwińskiej do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

  
Bogusław Sygit