

RECENZJA

rozprawy doktorskiej zatytułowanej
**ORGANY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO W SIŁACH ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

opracowanej przez mgr. Jana MICHTA
pod kierunkiem naukowym: dr. hab. Jacka NOWAKA, prof. LAW
promotor pomocniczy: dr Dariusz BOGUSZ

I. UWAGI OGÓLNE

Przestrzeń, w której próbuje się kreować losy przyszłych pokoleń jest przestrzenią tak różnorodną i zmienną, jak różne może być jej pojmowanie. Różna jest tym samym identyfikacja istoty bezpieczeństwa, które należy traktować jako jedną z najcenniejszych potrzeb i wartości pożądanych przez jednostki, grupy społeczne, państwa czy także i system międzynarodowy. Termin „bezpieczeństwa” może być ponadto rozpatrywany w kategoriach procesu ale i stanu, tak subiektywnego jak i obiektywnego, niezależnie od specyfiki i rodzaju nauki wytyczającej zakres badań. Dodatkowym elementem mogącym definiować bezpieczeństwo będzie też poziom i jakość życia oraz możliwość i perspektywa dalszego rozwoju. Zapisy te są na tyle ważne, iż jeszcze w nie tak odległych czasach bezpieczeństwo najczęściej było kojarzone głównie z wymiarem polityczno-militarnym, a nawet „tylko” militarnym (wojskowym). Jednak w konsekwencji m.in. wzrostu znaczenia globalizacji bezpieczeństwa, jego nowych kryteriów, ale i dokonań, zachodzenia istotnych zmian i przewartościowań w relacjach społeczeństw, i nie tylko, ulegało ono dalszemu przewartościowaniu (rozszerzeniu). Sama globalizacja przyczyniła się do „odkrycia” negatywnego zjawiska asymetrii współczesnego świata, rozumianej jako dysproporcji wynikającej z nierównomiernego rozkładu takich czynników, jak m.in. ekonomiczne, kulturowe, socjalne, religijne ale i tych z obszaru bezpieczeństwa powietrznego, w którym takie instytucje, jak organy kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w recenzowanej pracy odgrywają główny przedmiot badań. Każdy człowiek chce być bezpieczny i równocześnie chce czuć się bezpiecznie, natomiast jako sprecyzowany podmiot poczucia bezpieczeństwa podświadomie pragnie wolności.

Lotnictwo i bezpieczeństwo są nierozłączne, a transport lotniczy, w szerokim sensie ujęcia, nie mógłby się rozwijać bez rygorystycznych zasad gwarantujących wysoki poziom bezpieczeństwa. Ponieważ samolot daje możliwość odbywania szybkich i dalekich podróży, bezpieczeństwo lotnicze idzie w parze ze współpracą międzynarodową (mniej lub bardziej zaawansowaną i skuteczną). Różnego rodzaju zdarzenia lotnicze jednak się zdarzają. Czy jednak kilka wypadków samolotowych, nawet tych najbardziej tragicznych, może wzbudzić aerofobię? Z pewnością nie, bo we współczesnych czasach, w świecie zglobalizowanym, na samoloty jesteśmy skazani. Stąd problem bezpieczeństwa lotów, zarówno w teoretycznym, jak i praktycznym wymiarze, cały czas nas nurtuje. W filozofii, teorii i praktyce kultury bezpieczeństwa, nieodzownym aspektem staje się umiejętność zarządzania ryzykiem. W lotnictwie ten aspekt stanowi *conditio sine qua non* (warunek niezbędny) powodzenia

programów związanych z wdrażaniem wszelkich procedur bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo w języku angielskim ma dwa określenia: safety i security. Pierwsze ma konotację statyczną, tzn. dotyczy stanu bezpieczeństwa osiągniętego, drugie za to kojarzy się bardziej z dynamiką, a odnosi się do budowania systemu bezpieczeństwa i zapewnienia bezpieczeństwa. W tym właśnie aspekcie, jak się uważa, powinno być rozpatrywane bezpieczeństwo lotnicze, dotyczące tak lotnictwa wojskowego jak i lotnictwa cywilnego, a głównie miejsca i roli powoływanych organów mających ten stan (proces?) gwarantować przy ich różnym przeznaczeniu. O ile w przypadku lotnictwa cywilnego główny nacisk położony jest na przeciwdziałanie zagrożeniom (różnego rodzaju i typu) i ograniczanie ryzyka (hazard/risks), to w lotnictwie wojskowym podczas realizacji zadań bojowych, na czoło zadań wysuwa się przede wszystkim zwalczanie zagrożeń (threats).

Polska jest pełnoprawnym członkiem NATO i Unii Europejskiej. NATO jest dla Polski najważniejszą formą współpracy wielostronnej w polityczno-militarnym wymiarze bezpieczeństwa oraz filarem stabilności na kontynencie. Natomiast członkostwo RP w Unii Europejskiej ale i położenie w europejskim regionie żeglugi powietrznej obliguje państwo do przyjmowania rozwiązań związanych z programem Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Integracja ze strukturami zachodnimi wymusiła wdrożenie szeregu zmian dostosowawczych do wymagań NATO, ICAO oraz UE w konsekwencji czego doprowadzono do ujednoczenia standardów zapewniania służb ruchu lotniczego w SZ RP świadcząc usługi w standardzie międzynarodowym (sojuszniczym). Z przyjętych rozwiązań korzysta również lotnictwo cywilne, ale umożliwienie korzystania mu z „usług” wojskowych służb ruchu lotniczego było poprzedzone szeregiem uzgodnień pomiędzy władzami wojskowymi i cywilnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Te i inne prace, które miały na celu gwarantowanie bezpieczeństwa, są ciągle realizowane.

Ewoluująca sytuacja polityczno- militarno-społeczna w Polsce powodowała, że organizacja służb ruchu lotniczego była podporządkowana pod potrzeby sił zbrojnych, dlatego nie było mowy o podziale i zasadach użytkowania przestrzeni powietrznej zgodnie z zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Przestrzeń powietrzna była przestrzenią „operacyjną”, w której głównie działało lotnictwo wojskowe pod kontrolą służb wojskowych, a cywilne lotnictwo komunikacyjne pod kontrolą służb cywilnych, użytkowało przestrzeń kontrolowaną w postaci wydzielonych korytarzy lotniczych oraz wydzieloną przestrzeń w pobliżu lotnisk cywilnych. W konsekwencji powyższych zależności w systemie ruchu lotniczego powstały dwa podsystemy: wojskowy i cywilny. Trwało tak do czasu transformacji ustrojowej RP, do czasu podjęcia decyzji o wstąpieniu do NATO i UE. Zachodzące zmiany w sytuacji polityczno-militarnej w Europie sprawiły, że i Polska uzyskała szersze możliwości współpracy międzynarodowej, w tym i w procesie „dostosowywania” użycia lotnictwa polskiego do wymogów międzynarodowych.

Powyzsza introdukcja dowodzi o ważności i aktualności podjętej przez Doktoranta problematyki, a więc poszukiwania teoretycznych podstaw do tworzenia i rekomendacji kierunków rozwoju, w oparciu o zmienne zależne (zmiany organizacyjne, techniczne i regulaminowe) i niezależne (sytuacja polityczno-militarna, poglądy na użycie lotnictwa wojskowego i standardy międzynarodowe) i przedsięwzięć związanych z szeroko rozumianym bezpieczeństwem lotniczym, ale także określeniu w tym procesie roli i miejsca organów kontroli ruchu lotniczego i zarządzania ruchem lotniczymi w Siłach Zbrojnych RP w takim celu aby organy te mogły być optymalnie wyposażone, obsadzone, interoperacyjne i kompatybilne w relacjach z cywilnym lotnictwem państwowym i międzynarodowym (sojuszniczym) czy i przygotowane do zarządzania ruchem lotniczym w oparciu o obowiązujące prawo lotnicze.

Dlatego też podjęcie przez mgr. Jana MICHTEŃ badań w prezentowanym przedmiocie uważam za uzasadnione, zarówno ze względu na nowatorskie próby rozwiązania głównego problemu badawczego, jak i „szczerłość” materiałów poświęconych tej problematyce. Podkreślić należy, iż znaczny stopień złożoności podjętej problematyki w dysertacji wynika z potrzeby stosowania różnych metod i języka opisu, m.in. takich dyscyplin, jak: nauki o zarządzaniu i jakości, nauki o polityce, nauki o bezpieczeństwie, nauki socjologiczne czy też i automatyka, elektronika i elektrotechnika. Podejmowane są w niej, jak się ocenia, ważne problemy o randze naukowej, ale również edukacyjnej i publicystycznej, przez co dysertacja charakteryzuje się stosunkowo szerokim, interdyscyplinarnym, poziomem użyteczności, a w dziedzinie nauk społecznych mieści się ona w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie.

II. OCENA WARSTWY METODYCZNEJ

Stwierdzam, że przyjęte przez Doktoranta założenia metodyczne spełniają, na akceptowalnym poziomie, wymagania stawiane pracom doktorskim. Autor dysertacji, w ogólny sposób, naświetlił potrzebę podjęcia badań w przedmiotowym zakresie. Określony został, według mojej oceny, w pełni precyzyjnie przedmiot badań nazywając go, jako: „organy kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP” (s. 12.). Sformułowane zostały także cele badań (eksploracyjny i użytkowy), główny problem badawczy i wynikające z niego cztery problemy badawcze, które są, według mojej oceny, nie tylko spójne, ale potrzebne i odpowiadające tematyce dysertacji. Ujemną stroną tej części pracy jest jednak brak celów szczegółowych, które, według mojej oceny, jeszcze bardziej uzasadniłyby przyjęte problemy szczegółowe, ale i przyjęte hipotezy szczegółowe. Nie mniej jednak uważam, że sformułowane problemy szczegółowe w pełni odnoszą się do wymogów nauk o bezpieczeństwie, których przedmiotem są współczesne, ale głównie przyszłe systemy bezpieczeństwa w różnych wymiarach, ..., oraz ich funkcjonowanie na różnych poziomach organizacyjnych, czy też, że ...nauki o bezpieczeństwie nie zajmują się historią, chociaż korzystają z jej wniosków, ale tworzą koncepcję kreowania bezpieczeństwa w przyszłości... (przyp. włas.), to także ich odniesienie się do przyjętego przedmiotu badań ze szczególnym ukierunkowaniem na nauki o bezpieczeństwie. Te nie w pełni ze sobą korelujące aspekty metodyczne (brak celów szczegółowych) sprawiają, według mojej oceny, iż podobnie ma się sprawa z przyjętymi przez Doktoranta hipotezami, a więc główną i roboczymi, z których część pierwszej „...kierunki zmian organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP są zależne od zmian w systemie zarządzania ruchem lotniczym (s. 14.) jest stwierdzeniem, a część druga „(...) W związku z tym założono, że w organach tych będą się zmieniały: podstawy prawne ich funkcjonowania, struktury organizacyjne, szkolenie personelu oraz wyposażenie techniczne”, ale i hipotezy szczegółowe bardziej nadają się do założeń i ograniczeń badawczych, niż do określenia ich, jako hipotezy¹. Sformułowane natomiast do realizacji zadania badawcze, według mojej oceny, nie w pełni odnoszą się do ich roli w metodologii badawczej dysertacji, które powinny, w tej części pracy, odnieść się do realizacji zadań w trakcie całego procesu badawczego, a nie wskazywać co zostało już zrobione (s. 15.).

¹ Prawidłowo postawiona hipoteza badawcza powinna m.in. spełniać następujące warunki: być przypuszczeniem, z określeniem prawdopodobieństwa wystąpienia lub wyeliminowania procesu w konkretnym czasie i miejscu, ale i powinna być sformułowana w sposób ogólny obejmując wszystkie fakty badanego zjawiska, wyrażona w sposób jednoznaczny, jasna, nie może zawierać sprzeczności wewnętrznych czy też istnieje możliwość jej weryfikacji, sprawdzenia poprawności.

W tym miejscu należy także wspomnieć o mało zauważalnych przyjętych „założeniach i ograniczeniach badawczych” („Teren badań i przyjęte ograniczenia”), które, gdyby zostały bardziej doprecyzowane, a nie „tylko” przedstawione „suche zapisy”, bez uzasadnienia, np. „Dotyczą one okresu po zakończeniu II wojny światowej do 2035 roku” (na jakiej podstawie?), „Badania główne obejmują funkcjonowanie wojskowych organów kontroli ruchu lotniczego w czasie pokoju, a przyjęte rozwiązania na czas kryzysu i wojny zostały tylko zasygnalizowane, (a jak te procedury realizowane są w stanie „K” i „W”?), czy też „Autor dysertacji ograniczył zakres badań do rozwiązań systemu służb ruchu lotniczego stosowanych w Polsce w różnych okresach oraz do przebadania rozwiązań europejskich” (jakich i gdzie stosowanych? – poprzez przykłady) (s. 21.), zdaniem recenzenta, ułatwiałyby poszukiwanie odpowiedzi na pytania dotyczące rozwiązywanych problemów, a dotyczących np. określenia optymalnych kierunków rozwoju organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP, w zmiennych niezależnych i zmiennych zależnych warunkach, w zarządzaniu ruchem lotniczym zarówno w środowisku cywilnym, jak i wojskowym, w strukturach narodowych ale i międzynarodowych (np. NATO, UE) oraz ich wpływu na bezpieczeństwo lotnicze (powietrzne), pod kątem m.in. zasięgu, czasu i głębokości prowadzonych badań, wskazania ale i uzasadnienia doboru wskazywanych państw, które by także dodatkowo zakreśliły, np. w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i czasowym, charakter przeprowadzonej eksploracji poznawczej.

Ocenia się natomiast, iż użyte w procesie badawczym metody (teoretyczne i empiryczne) i techniki, pomimo wielowarstwowości i interdyscyplinarności badań, co jednak ściśle wiąże się z przedmiotem prowadzonych badań, są dobrane poprawnie oraz wynikają z przyjętych schematów postępowania badawczego, chociaż nie w pełni zostały one przedstawione. Warty podkreślenia jest fakt, iż Doktorant w tej części dysertacji omawia też etapy badań (konceptualizacja badań, realizacja badań i finalizacja badań), które przedstawiają chronologię procesu badawczego, co należy do jednych z podstawowych warunków metodologii pracy doktorskiej, ale są one także w pełni przydatne do rozwiązania głównego problemu badawczego. Uważam jednak, że w tej części pracy powinna być także wskazana ocena wartościowych źródeł, które, pozytywnie ale i negatywnie, dotyczą przedmiotu badań.

Pomimo wykazania tych niedociągnięć uważam, iż rezultaty całego procesu badawczego są, w zdecydowanej większości, czytelne, poszczególne rozwiązania stosunkowo dobrze umotywowane, a i myśli Autora przedstawiane, najczęściej, w sposób komunikatywny.

Podsumowując treści tej części recenzji należy podkreślić wyrażoną już opinię o pozytywnej ich ocenie, ale i, w miarę, prawidłowym postępowaniu w całym procesie badawczym przyczyniającym się do rozwiązania głównego problemu badawczego, a w konsekwencji i opracowania dysertacji. Stwierdzić ponadto należy, że dysertacja ta ma charakter analityczno-diagnostyczny, ale i prognostyczny, dotyczy istotnych obszarów badawczych, podejmuje problemy o randze naukowej oraz została opracowana w oparciu o instrumentarium metodologiczne i dorobek naukowy zawierający się w dziedzinie nauk społecznych oraz dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie.

III. OCENA REDAKCJI DYSERTACJI

Wyniki przeprowadzonych badań zawarte zostały na 306 stronach, a na pracę składają się: wstęp, rozdział zawierający założenia metodologiczne badań, cztery rozdziały merytoryczne, zakończenie, bibliografię, wykaz rysunków, wykaz zdjęć, wykaz tabel, streszczenie pracy, abstract oraz 7 załączników zawierających m.in. wykaz skrótów w języku

polskim i angielskim, wykaz terminów (określeń) stosowanych w pracy, wzór licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL), wzór licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL), protokoły z przeprowadzonych wywiadów, których celem było m.in. było uzyskanie informacji, opinii i propozycji dotyczących: rozwiązań historycznych wojskowej służby ruchu lotniczego, przyczyn wprowadzenia nowych rozwiązań w ATM, aktualnej roli wojskowych organów ATC w ATM oraz określenie kierunków zmian w wojskowych organach kontroli ruchu lotniczego, a więc problemów rozwiązywanych w pracy przy wykorzystaniu przeprowadzenia wywiadów z 6 specjalistami, a których wyniki zostały uwzględnione w treściach merytorycznych dysertacji. Ostatnim załącznikiem jest symulacja komputerowa (ćwiczenie na symulatorze), do przeprowadzenia którego wykorzystano symulator kontroli ruchu lotniczego z oprogramowaniem ARTMACS oraz narzędzia informatyczne do opracowywania ćwiczeń symulatorowych stosowane w Ośrodku Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego LAW. Przygotowany scenariusz ćwiczenia to odpowiednio skonfigurowana sytuacja ruchowa na potrzeby osiągnięcia celów szkolenia do licencji S-MATCL.

Oceniam, że układ pracy jest logiczny i w miarę przejrzysto przedstawia przeprowadzone badania. Praca, stosownie do treści poszczególnych rozdziałów, zawiera tabele (12) zdjęcia (33) oraz rysunki (53), które, według mojej oceny, odzwierciedlają to, do czego zostały opracowane. Dysertację cechuje także pragmatyzm naukowy przejawiający się w wynikowości treści rozdziału następnego z treści rozdziału poprzedzającego. Poszczególne rozdziały zostały rozplanowane prawidłowo, z których każdy kończy się stosownymi syntetycznymi uogólnieniami w postaci wniosków.

Słabszą stroną recenzowanej pracy jest jej zbyt ogólna korekta redakcyjna. Dotyczy to zarówno poprawności językowej (błędy stylistyczne, redakcyjne, itd.), czy i poprawności interpretowania i stosowania niektórych pojęć, w tym m.in.: „bezpieczeństwo narodowe”, „system”, „determinanty”, „zjawiska”, „czynniki”, „uwarunkowania”, „czas”, „stan”, „kreowanie”, „kształtowanie”, „wyzwania”, „zagrożenia” i „szanse” a przede wszystkim zachodzące między nimi relacje, które przecież mają „swoje” znaczenie, a ich przestrzeganie odgrywa szczególnie ważną rolę w kwalifikacyjnych pracach naukowych. Zbyt „luźne” i często niezbyt poprawnie ich interpretowanie, a w konsekwencji i stosowanie sprawia, że omawiane problemy stają się, np. dla czytającego, nie w pełni zrozumiałe, czego zapewne nie dostrzega Autor, tym bardziej że i on sam, zbyt często używał ich w zależności od potrzeb, tylko w nieco inny sposób interpretując.

Słabszą stroną recenzowanej pracy jest też nie w pełni przekonujący mnie sposób wyjaśniania niektórych problemów prezentowanych w rozdziałach 2. 3. i 5. powołując się jedynie na „suche” dane, bez wskazania potrzeby takiego a nie innego ich zinterpretowania, a więc np. czemu to miało służyć? Szczególnie dotyczy to rozdziału 5., tzw. „wynikowego” (prognostycznego?), w którym, według mojej oceny, powinny być zaprezentowane autorskie rozwiązania a nie wskazanie na przedsięwzięcia, które są (mają być?) realizowane w odniesieniu do podjętych decyzji.

W ogólnym ujęciu, pomimo wskazania pewnych niedociągnięć w prezentowanym procesie badawczym, można jednak przyjąć, iż zarówno tytuły rozdziałów, jak i ich treści, ale i merytoryczna i „techniczna” strona recenzowanej dysertacji „trzymają się” linii przewodniej całej rozprawy i przedstawiają stopniowy, narastający, jej rozwój. Tym samym, prowadzone przez Doktoranta rozważania są, według mojej oceny, czytelne i w zasadzie dobrze usytuowane w naukach o bezpieczeństwie.

Bibliografia, składająca się z: dokumentów doktrynalnych, aktów prawnych, decyzji, instrukcji, regulaminów, opracowań teoretycznych, artykułów naukowych oraz internetowych

zawiera łącznie około 150 pozycji. W ogólnej ocenie uznać należy, iż literatura została dobrana w sposób uzasadniony tematem rozprawy.

IV. OCENA MERYTORYCZNA PRACY

Recenzowana rozprawa doktorska wnosi charakterystyczne treści dla postrzegania problematyki stanowiącej obszar badawczy. Jest związana z realną wartością prezentowanych tez i postulatów, a jej układ posiada logiczną narrację, zachowuje stałą sekwencję badań w odniesieniu do omawianych obszarów.

Pracę otwiera **WSTĘP**, w którym Autor dokonuje uzasadnionego treściami wprowadzenia do problematyki badań oraz opisuje, w sposób syntetyczny, treści poszczególnych rozdziałów pracy.

Rozdział pierwszy dysertacji Autor poświęca i omawia w nim *założenia metodologiczne badań*, uzasadniając o potrzebie zajęcia się problemem w takim ujęciu, w jakim założył do prowadzenia badań oraz dokonuje wprowadzenia do problematyki. Oceniam, że pomimo pewnych niedociągnięć wykazanych w II. części recenzji, treści tej części rozprawy dają podstawę do oceny, iż Doktorant posiada stosunkowo dobrze opanowany „warsztat metodyczny” do prowadzenia badań naukowych.

Rozdział drugi, *HISTORYCZNE CZYNNIKI ROZWOJU ORGANÓW KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO W SIŁACH ZBROJNYCH RP*, został opracowany w oparciu o analizę prezentowanej, w postaci przypisów, literatury, aktów prawnych czy także protokołów wywiadów i dotyczy wyjaśnienia kwestii rozwoju organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP. To w tym rozdziale Autor koncentruje się na identyfikacji i ewolucji lotnictwa, wojskowego i cywilnego, w oparciu o doktrynalne i organizacyjne uwarunkowania zachodzące w oparciu o zmiany w środowisku geopolitycznym bezpieczeństwa Polski. Przedstawia w nim również prawne i organizacyjne uwarunkowania związane z ewolucją zarządzania ruchem lotniczym oraz praktycznymi rozwiązaniami działania organów służb ruchu lotniczego. Ocenia się, iż treści tego rozdziału w pełni odnoszą się do sformułowanego problemu badawczego, który przyjął postać następującego pytania: *Jakie są historyczne czynniki rozwoju organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP?* Uważam jednak, iż gdyby do tego problemu był określony cel, wówczas wyniki tych badań stałyby się bardziej przejrzyste i zrozumiałe dla, być może, czytających opracowanie, ale nie będących „specjalistami” (o tym była mowa w II części recenzji). Jako bardzo pozytywne w tym rozdziale oceniam sporządzone wnioski, które, w sposób bardzo syntetyczny, pozwalają zapoznać się nie tylko z ewolucją lotnictwa, ale także instytucjami które gwarantują bezpieczeństwo temu środkowi transportu (w szerokim zakresie). Tym bardziej, że świadczą one, ale i są przekonującym argumentem potwierdzającym przynależność badanego obszaru do nauk o bezpieczeństwie.

Rozdział trzeci, *DETERMINANTY WPROWADZENIA ZMIAN W ORGANACH KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO SIŁ ZBROJNYCH RP*, koncentruje się na prezentacji wyników badań dotyczących „determinantów” (dlaczego i czy aby na pewno determinantów?) wprowadzenia zmian w organach kontroli ruchu lotniczego w Polsce. Przy ustalaniu przyczyn zmian uwzględniono zachodzące zmiany w europejskim środowisku bezpieczeństwa, sytuację polityczno-militarną Polski w latach 90-tych XX wieku, ale i ówczesne rozwiązania w europejskiej przestrzeni powietrznej czy i w potrzebie dostosowywania rozwiązań krajowych do wymagań europejskich. To w treściach tego rozdziału Autor przedstawia i, w syntetycznym skrócie, omawia właśnie te zmiany, które prawie do końca ostatniej dekady XX wieku (do czasu przystąpienia do NATO) realizowała samodzielnie, a następnie, już po wejściu w struktury UE, wspólnie z partnerami wskazanymi

organizacji. Nie ulega wątpliwości, że treści tego rozdziału są interesujące, i, według mojej oceny, odnoszą się do przyjętego problemu szczegółowego: *Jakie determinanty decydowały o konieczności wprowadzenia zmian w organach kontroli ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP*, ale, według mojej oceny, w mniejszym do sformułowanej hipotezy. Jako bardzo pozytywne w tym rozdziale oceniam uzupełnienie jego wartości o liczne, poprawnie opracowane i spożytkowane, rysunki, tabele czy też i wykresy, które sprawiają, że prezentowane treści, nawet dla laików, powinny stać się zrozumiałe. I podobnie, jak i w pierwszym rozdziale, pozytywnie oceniam wnioski z treści merytorycznych, jednak nie wszystkie je, podobnie jak Autor, bo np. czy *aby naprawdę „...rozwiązanie Układu Warszawskiego, redukcja lotnictwa i zmiana koncepcji użycia albo potrzeby poprawy zasad dostępu do przestrzeni powietrznej w celu umożliwienia rozwoju lotnictwa cywilnego”* (s. 138.) były determinantami decydującymi o konieczności wprowadzenia zmian w organach kontroli ruchu lotniczego?

W czwartym rozdziale, zatytułowanym *WSPÓŁCZESNE ORGANY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO W SIŁACH ZBROJNYCH RP*, Doktorant dokonuje identyfikacji współczesnych organów kontroli ruchu lotniczego w SZ RP. To treści tego rozdziału powinny dać odpowiedź na sformułowany następujący problem szczegółowy: *Jaka jest rola obecnie funkcjonujących organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP?* Rozdział ten Autor dysertacji rozpoczyna od następującego stwierdzenia: *„Współczesne organy kontroli ruchu lotniczego w SZ RP działają w ramach zreorganizowanego systemu zarządzania ruchem lotniczym i świadczą usługi dla lotnictwa wojskowego (ale nie tylko) w strukturach Dowództwa Generalnego RSZ RP”* (s. 139), co uznaje się na tyle istotne, że zapis ten upoważnia do zrozumienia roli służb, będących jednolitym systemem, skupiającym lotnictwo wojskowe i cywilne, mających priorytetowe znaczenie w zarządzaniu i dowodzeniu ruchem lotniczym, a obejmującym przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa statkom powietrznym. To w treściach tej części dysertacji Autor za niezbędne uznał przedstawienie i omówienie podstaw prawnych funkcjonowania, przeznaczenia, zadań i organizacji oraz wyposażenia technicznego, problematyki szkoleniowej ale i współdziałania z innymi elementami systemu zarządzania ruchem lotniczym. Treści te są, w sposób syntetyczny i zrozumiały, ale w oparciu o wyniki badań teoretycznych i praktycznych, przedstawione, ale i co istotne „wsparte” odpowiednimi tabelami, fotografiami czy i rysunkami. Świadczy to, podobnie jak wcześniej już wskazano, o dobrej znajomości rozpatrywanego problemu przez Doktoranta, chociaż na potrzeby oceny tej pracy o wiele istotniejsze byłoby większe odniesienie się do identyfikacji, przynajmniej w części, rozwiązywanego problemu a nie „suche przywoływanie” zapisów z różnego rodzaju instrukcji, rozporządzeń, itd. Przedstawienie bowiem samych faktów, które posiadają „statuś” obowiązujących, to nie jest „dorobek, który można byłoby przypisać Doktorantowi. Tym bardziej, że treści tego rozdziału, tak oceniam, miały stanowić dane z przeprowadzonych badań, które powinny służyć do rozwiązywania kolejnego problemu szczegółowego, a więc powinna to być (tak jak określa się to w studiach strategicznych nad bezpieczeństwem) diagnoza (opis stanu rzeczywistego), która sprawia, że te proponowane kierunki zmian stają się zasadne, a być może i konieczne. Warto więc, jak oceniam, byłoby się zastanowić czemu te treści miały służyć, w jaki sposób mogłyby zostać „przekierunkowane” na przyszły „styl” funkcjonowania organów kontroli ruchu lotniczego w SZ RP. Konkludując, wyniki badań w tej części dysertacji, uważam za jak najbardziej potrzebne, ale bardziej w sensie publicystycznym, aniżeli naukowym. Treści merytoryczne są poparte wynikami różnych badań, ale jednak z tą nieco ujemną stroną na którą już wskazałem. Oceniam natomiast, że i sformułowana hipoteza badawcza (robocza?), iż *„rolą organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP (kontroli lotniska i zbliżania) jest zapewnienie bezpiecznego, uporządkowanego*

i sprawnego przepływu ruchu lotniczego na lotniskach wojskowych”, jest niezbyt poprawnie sformułowana a zatem i wnioski, zawarte na s.177 są „tylko” potwierdzeniem faktów, wynikających z obowiązujących aktów prawnych.

Rozdział piąty, PROPONOWANE KIERUNKI ZMIAN ORGANÓW KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO W SIŁACH ZBROJNYCH RP, został uznany za wynikowy, w którym Autor przedstawia, w oparciu o wyniki badań teoretycznych ale i praktycznych (przeprowadzenie 6 wywiadów ze specjalistami służby ruchu lotniczego SZ RP), ale i osobiste doświadczenie, proponowane kierunki zmian organów kontroli ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP. Oceniam jednak, że ten mający w przyszłości funkcjonować „perspektywiczny system zarządzania ruchem lotniczym” i być skuteczny oraz efektywny (w jakim czasie?), gwarantujący bezpieczeństwo lotnictwu wojskowemu i cywilnemu, jest trochę zbyt słabo uzasadniony. Odwołanie się bowiem do zapisu we wstępie do rozdziału, iż *„Podstawowym warunkiem przyszłych zmian jest przyjęcie aksjomatu, że perspektywiczny system zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w Europie jest głównym wyznacznikiem proponowanych rozwiązań”* (s. 179) nie jest w pełni mnie przekonującym. Jest bowiem faktem zrozumiałym, iż RP, a w tym i jej SZ i ich lotnictwo oraz lotnictwo cywilne jest częścią składową tego obszaru, ale zgodnie z przyjętymi celami (eksploracyjnym i *użytkowym*) chodziło jednak o coś innego, a mianowicie o: „wskazanie przeznaczenia wojskowych organów kontroli ruchu lotniczego w ujęciu historycznym, współczesnym i perspektywicznym” oraz „wskazanie kierunków rozwoju organów kontroli ruchu lotniczego w SZ RP” (s. 13.). Podobnie ma się sytuacja wobec rozwiązywanego problemu szczegółowego, a przepisane do tej części dysertacji, a mianowicie: *Jak będą się zmieniały organy kontroli ruchu lotniczego w SZ RP w aspekcie perspektywicznego europejskiego zarządzania ruchem lotniczym?* (s. 13.). Oceniam natomiast, iż zaprezentowane wyniki badań, tak teoretycznych jak i praktycznych, zawarte także w załącznikach (wywiady), pozwoliły Autorowi, przynajmniej w ogólny sposób, na wyciągnięcie racjonalnych wniosków, a dotyczących zmian w środowisku europejskim, mniej polskim, na wskazanie kierunków zmian w propozycjach funkcjonowania wojskowych organów kontroli ruchu lotniczego, a dotyczących propozycji zmian w podstawach prawnych, zmian w strukturach organizacyjnych, szkolenia personelu oraz wyposażenia technicznego. Oceniam jednak, że te propozycje byłyby dużo wartościowsze, wynikające np. z celu podjęcia badań czy i zauważenia ich potrzeby w problemie badawczym, gdyby te potrzeby zostały zauważone w treściach poszczególnych rozdziałów, szczególnie czwartym, a nie odnosiły się „tylko” do przyjętego aksjomatu. Te ewentualne kierunki zmian powinny bowiem wynikać z wiedzy, ale i doświadczenia Doktoranta, który jest bardzo doświadczonym specjalistą, a nie „tylko” w oparciu o realizację europejskich wytycznych no i ich obowiązkowe wykonywanie. W konsekwencji jednak, jak się ocenia, przedstawione w rozdziale treści merytoryczne, a zarazem wyniki badań ujęte w formie różnych propozycji odnoszących się do badań należy ocenić za pozytywne. Oceniam, że te „autorskie” propozycje (konceptje) są na odpowiednim poziomie wartościowe, tym bardziej że są one wieloobszarowe (aspekty prawne, struktury organizacyjne, proces szkolenia personelu ale i wyposażenie techniczne). Dowodem na tak sformułowane twierdzenie niech będzie zapis ze s. 213 dysertacji, a mianowicie, iż „...aby osiągnąć pełną integrację wojskowych organów kontroli ruchu lotniczego z cywilnym zarządzaniem ruchem lotniczym, należy dostosować przepisy prawa normujące ich funkcjonowanie i organizację, wyposażenie techniczne oraz szkolenie personelu”.

Zakończenie zawiera syntetyczne refleksje końcowe przeprowadzonych badań, w tym pozytywnego odniesienie się do uzyskanych osiągnięć w zakresie weryfikacji hipotez oraz

stopnia osiągnięcia głównego celu badawczego. Oznacza to, że Autor ma świadomość tego, że udało mu się wprawdzie osiągnąć cel badań, uzyskać odpowiedzi na sformułowany główny i szczegółowe problemy badawcze i pozytywnie zweryfikować przyjętą główną hipotezę roboczą, ale ma też świadomość tego, że w tym obszarze jest jeszcze wiele do „zrobienia”. Tym bardziej za zasadne uważa się, iż Doktorant powinien być świadom kontynuowania swoich badań, przy przyjęciu np. nowych, ale i innych założeń, przez różne środowisko naukowe i eksperckie ale i wskazane w recenzji dysertacji jej słabsze strony.

Ocenia się, że **Literatura** zawiera rejestr dobranych celowo pozycji, uzasadniony, jak mi nie mam, tematem i zakresem przeprowadzonych badań.

Konkludując, należy ocenić, że recenzowana praca wnosi określone wartości do teorii i praktyki nauk społecznych w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie.

V. OCENA KWALIFIKACYJNA I WNIOSEK KOŃCOWY

Recenzowana rozprawa doktorska Pana mgr. Jana MICHTY jest oryginalnym opracowaniem autorskim o dobrym poziomie poznawczym i praktycznym. Stanowi ona indywidualny dorobek naukowo-badawczy Doktoranta, a dotyczy interesującego i dotychczas, według mojej wiedzy, nie będącego, w takim zakresie, przedmiotem obszaru badań naukowych. Zawarte w niej treści świadczą o Jego stosunkowo dobrych umiejętnościach opanowania warsztatu naukowego do prowadzenia pracy naukowo-badawczej oraz wskazują na dobrą wiedzę merytoryczną Autora o badanym przedmiocie, a przedstawione do recenzji opracowanie spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim z dziedziny nauk społecznych, w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie, zgodnie z ustawą z dnia 14.03.2003r. („Ustawa o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki” – (Dz.U. 2017, poz. 1789, z późniejszymi zmianami), w związku z art. 179 ustawy z dnia 3 lipca 2018 roku – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2018 poz. 1669 ze zmianami).

Konkludując, rozprawa doktorska Pana mgr. Jana MICHTA zasługuje na pozytywną ocenę, a tym samym spełnia wymagania określone w ustawie. W związku z tym wnoszę o dopuszczenie Doktoranta do publicznej obrony przedłożonej rozprawy doktorskiej.

W trakcie obrony rozprawy doktorskiej Doktorant powinien być w gotowości do wyjaśnienia następujących kwestii:

- czy uważa Pan, że zaproponowane rozwiązania są jedynymi? Jeżeli tak, to na jakiej podstawie można przyjąć takie stwierdzenie (jakie wyniki badań do tego upoważniają), a jeżeli nie, to jakie kierunki (obszary) Pan by zaproponował w celu kontynuowania badań, nie koniecznie przez Autora?
- jak, po zapoznaniu się z recenzją, podszedłby Pan do wskazanych w rozdziale 4 i 5 uwag, a dotyczących np. diagnozowania obecnego stanu służb ruchu lotniczego w SZRP ale i jakie, z praktycznego punktu widzenia, zauważa Pan niedoskonałości w tym Jednolitym Systemie Zarządzania Ruchem Lotniczym, wskazującymi na potrzebę zmiany w nim?

