



Białystok, 13.09.2023

Dr hab. Izabela Kraśnicka, prof. UwB
Wydział Prawa
Uniwersytet w Białymstoku

Recenzja rozprawy doktorskiej

Pani mgr Agnieszki Fortońskiej pt. „Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w systemie zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa”, Warszawa 2023, ss. 389.

Na podstawie Uchwały nr 63/2023 Rady Naukowej Instytutu Nauk Prawnych Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach z dnia 30 maja 2023 r., przedstawiam recenzję dysertacji doktorskiej Pani mgr Agnieszki Fortońskiej pt. **„Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w systemie zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa”**, napisanej pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. Jacka Barcika.

1. Ocena wyboru tematu pracy

Wybór tematu należy uznać za trafny i aktualny, a tytuł pracy za sformułowany prawidłowo i w pełni odpowiadający treści dysertacji.

Uzasadnienie wyboru tematu znajduje pełne zrozumienie w świetle tak ukształtowanych już od dawna argumentów, jak ciągły, dynamiczny rozwój sektora transportu lotniczego i potrzeba zapewnienia w tym zakresie najlepszych instrumentów w obszarze ochrony i bezpieczeństwa lotnictwa, jak również na tle najnowszych wydarzeń – nikogo nie trzeba przekonywać, że i nasze ostatnie, trudne na wielu płaszczyznach doświadczenia związane z globalną pandemią, jak i wieloaspektowe zagrożenia związane z agresją Rosji na Ukrainę, stawiają pojęcia „bezpieczeństwa”, w tym w szczególności



bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej, na najwyższym stopniu zainteresowania we współpracy między państwami.

Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (dalej w recenzji: EASA, Agencja) to instytucja o kluczowym zakresie zadań w obszarze zapewnienia sprawnego funkcjonowania tranzytu i transportu lotniczego w przestrzeni powietrznej obejmującej przestrzeń państw członkowskich Unii Europejskiej. Ich współpraca w tej sferze i przeniesienie działań z poziomu indywidualnych decyzji na poziom unijny jest odzwierciedleniem podstawowej formuły istotnej dla bezpieczeństwa lotnictwa - gwarancji jednolitość rozwiązań i przewidywalności procedur.

Przekonujące argumenty w tym zakresie zostały przez Autorkę pracy przedstawione we Wstępie, chociaż ta część ma nieco chaotyczny charakter, uzasadnienie wyboru tematu pracy można by nieco bardziej uporządkować.

Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nie jest przedmiotem kompleksowego opracowania w polskiej literaturze przedmiotu, co wzmacnia wysoką ocenę wyboru tematu.

Pozytywnie należy ocenić wskazany także we Wstępie fakt, że Autorka prowadząc badania odbyła liczne kwerendy zagraniczne, w tym w siedzibie analizowanej agencji w Kolonii. Wpływa to zasadniczo na prowadzone w tekście rozważania.

2. Ocena metodologiczna rozprawy

Dysertacja skonstruowana jest poprawnie pod względem metodologicznym, zawarte poniżej uwagi krytyczne, mają raczej charakter zaproszenia do dyskusji i nie wpływają na ogólnie pozytywną ocenę tego wymiaru pracy.

Celem głównym pracy Doktorantka uczyniła „uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób działalność Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wpływa na powstawanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego” (s. 15).

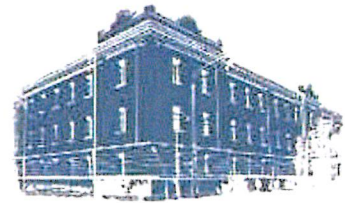


W takim zakresie cel jest właściwie ujęty w kontekście rozważań zawartych w całej pracy, w szczególności w zestawieniu z celami szczegółowymi wskazanymi przez Autorkę, w ramach których podejmowana jest analiza odpowiednio: 1. kompetencji EASA w kontekście zapewniania bezpieczeństwa lotniczego, 2. środków, jakimi dysponuje EASA, aby zarządzać systemem bezpieczeństwa lotniczego i reagować na zagrożenia w lotnictwie cywilnym, 3. działań quasi-regulacyjnych EASA odnoszących się do bezpieczeństwa lotniczego, 4. wniesionych skarg do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i wyroków Trybunału w przedmiocie niewłaściwego działania EASA, 5. wybranych przypadków, w których EASA wprowadziła natychmiastowe środki bezpieczeństwa, 6. relacji między EASA a wybranymi organizacjami oraz europejskimi i pozaeuropejskimi organami zarządzania ruchem lotniczym w kontekście zapewniania bezpieczeństwa lotniczego.

Na szczególną uwagę i uznanie zasługują, w moim przekonaniu badania Autorki w ramach celu szczegółowego nr 4 (analiza orzecznictwa TSUE jest bowiem zawsze najlepszym źródłem dla zrozumienia właściwej interpretacji prawa UE, w tym zakresu i sposobu jego wykonywania przez uprawnione organy unijne oraz państwa członkowskie UE, co jest kluczowe dla zapewnienia jednolitego stosowania reguł zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa) oraz celu szczegółowego nr 6 (tylko bowiem w szerszym kontekście relacji z innymi podmiotami wykonującymi uprawnienia w sferze zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – na poziomie krajowym, regionalnym i międzynarodowym – można w pełni dyskutować nad rolą EASA w systemie zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa).

Podkreślić także należy, że w ramach celów szczegółowych nr 1,2 i 3 Autorka dokonuje oceny EASA jako agencji/organu/organizacji o szczególnych uprawnieniach, wychodząc przy tym poza obszar prawa Unii Europejskiej.

Sformułowana przez Doktorantkę hipoteza badawcza ocenia instrumentarium prawne do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia



bezpieczeństwa lotniczego, którym dysponuje EASA jako wystarczające (dodać można by – do zapewnienia odpowiedniego poziomu tego bezpieczeństwa?), wskazuje natomiast na niewystarczający zakres regulacji prawnych (dla super poprawności i jasności przekazu należałoby powtórzyć, że chodzi o regulacje w dyspozycji EASA) dotyczących reagowania na nowe źródła zagrożenia.

We Wstępie do pracy Autorka wskazuje też prawidłowo zakreślone obszary badawcze oraz wylicza szczegółowo liczne pytania badawcze stawiane w kolejnych rozdziałach pracy, które powtarzane są w częściach końcowych każdego rozdziału. Nie tu zabrakło także przedstawienia metod badawczych wykorzystywanych podczas pracy nad dysertacją, na które składają się tradycyjne metody właściwe dla nauk prawnych (dogmatyczno-prawna, prawno-porównawcza). W związku ze specyfiką żargonu lotniczego, Autorka stosuje także metodę językową znaną jej doskonale w związku z dodatkowym wykształceniem lingwistycznym. Ten aspekt pracy jest jej dodatkowym walorem poznawczym.

Uznać należy, że w ten sposób Autorka w sposób właściwy i wyczerpujący określiła w otwierających stronach tekstu co, dlaczego i w jaki sposób zbadała podczas przygody z wybraną sferą prawa lotniczego.

Bazę źródłową należy ocenić jako bardzo solidną, wyczerpującą, obejmującą różnorodne i właściwie dobrane źródła. Wykaz źródeł sporządzony został z zachowaniem podziału wewnętrznego.

Akty prawne obejmują pozycje prawa pierwotnego i wtórnego UE, prawa międzynarodowego, prawa krajowego oraz propozycje aktów prawnych.

W wykazie monografii znajduje się 124 pozycji obejmujących także rozdziały w pracach zbiorowych, autorów polskich i zagranicznych. Wykaz artykułów to z kolei 124 teksty, w tym publikacje w periodykach polskich oraz w szerokiej gamie czasopism zagranicznych, łącznie z kluczowymi dla badanego obszaru tytułami, takimi jak: *Air&Space Law*, *Journal of Air Law&Commerce* czy *Common Market Law Review*. Można jedynie zasugerować, że części Komentarza do Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (np. autorstwa R. Grzeszczaka) czy Komentarza do ustawy Prawo



lotnicze (np. autorstwa K. Maruty) powinny znaleźć się jednak we wcześniejszej części Wykazu. Dodatkowo, wypadałoby unikać wskazywania google books jako źródła tekstu (pozycja autorstwa Tsimaratos J.A. et al.).

Wykaz źródeł obejmuje w dalszej kolejności orzecznictwo sądowe, w tym głównie orzecznictwo TSUE, obszerny spis dokumentów EASA w dobrze zaplanowanym podziale wewnętrznym ułatwiającym przegląd zawartości i ukazującym specyfikę oraz obszar regulacji aktów wydawanych przez Agencję. Ostatni punkt zawiera listę dokumentów organów i instytucji Unii Europejskiej, Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, organów krajowych (dla porządku wypadałoby wskazać, że chodzi o polskie organy) a dalej, amerykańskiej Federal Aviation Administration (FAA) oraz europejskiej poprzedniczce EASA - Joint Aviation Authorities (JAA) i innych. Wykaz kończy wyliczenie stron internetowych.

Przypisy wskazujące na cytowane źródła sporządzane są w pracy, co do zasady prawidłowo. Autorka ciągnie ich numerację przez cały tekst, widać więc trud badawczy włożony w odpowiednie wskazanie podstawy prawnej lub odpowiedniego odniesienia do literatury w całym wywodzie (w sumie nieco ponad 2000 przypisów).

3. Ocena merytoryczna rozprawy

Recenzowana dysertacja składa się ze Wstępu, siedmiu rozdziałów, Zakończenia oraz Wykazu źródeł. Po spisie treści umieszczony został Wykaz skrótów. Struktura pracy jest więc pełna, spełnia wszelkie wymagania formalne.

Podkreślić warto, że każdy rozdział kończy się „Wnioskami”, co ułatwia lekturę i wskazuje na umiejętność podsumowania kolejnych części badanego materiału.

Wybijającym nieco z rytmu jest wprowadzenie podpunktu „Wstęp” dwukrotnie w strukturze rozdziału III – wydaje się to nieuzasadnione, szczególnie, jeśli podpunkt taki jest jednym z dwóch znajdujących się w danym

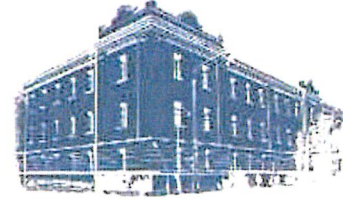


elemencie strukturalnym (2.1. i 2.2.). Jest to natomiast uwaga techniczna, warta rozważenia przy na etapie przygotowania pracy do publikacji, do czego namawiałabym Autorkę. W tym samym duchu zwróciłabym uwagę na unikanie używania skrótów (SAFA, JAA) w spisie treści pracy.

Wstęp zawiera podstawowe elementy zwyczajowo wymagane w tej części rozprawy (uzasadnienie wyboru tematu, cel, pytania badawcze, hipoteza), które zostały już ocenione w punkcie 2. recenzji.

Dodać jednak należy, że we Wstępie brakuje przeglądu dostępnej krajowej i zagranicznej literatury w badanym obszarze w przekroju problematycznym i punktującym kluczowych ekspertów w dziedzinie prawa lotniczego i zagadnień bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Dodanie takiego fragmentu we Wstępie wzmocniłoby dodatkowo argumentację na rzecz oryginalności opracowania, w szczególności w polskiej literaturze przedmiotu. Już w tym miejscu proponuję także korektę językową tekstu, aby uniknąć „chochlików” np. ze str. 13: „... zamach terrorystyczne na World Trade Center in 2001”, czy literówek: „przedstawienia funkcjonowanie” (s.15), wyrażen z języka potocznego („pisane krwią”, nawet jeśli sformułowanie wzięte jest w cudzysłów, także s. 13) czy powtórzeń („odnośnie do ... trzeba się odnieść” – s. 270). Stan prawny określony jest we Wstępie na 23.05.2023, warto byłoby zatem zaktualizować dane liczbowe (np. w rozdziale I – przypisy 16-18).

W rozdziale pierwszym Autorka wprowadza czytelnika w badaną problematykę poprzez opisanie zagadnień wstępnych w podziale na analizę zagadnienia „Bezpieczeństwa lotniczego” oraz „Źródeł i skali zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego”. Pojęcie bezpieczeństwa lotniczego to obszar szeroki i skomplikowany, rozważania w tym zakresie, aby były jasne dla czytelnika, muszą być dobrze uporządkowane, unikać należy powtórzeń, które (w założeniu mając uprościć) komplikują lekturę (powtórzenia przypisów 13 i 14 oraz 19 i 20) oraz nie do końca uzasadnionych szerszych rozważań na tematy poboczne (np. struktura PICA0). Ta uwaga i poniższe dotyczą całej pracy – można zejść z jej obszerności kosztem właśnie uproszczeń i usunięcia niektórych wątków, opracowanych zbyt szczegółowo. Na s. 28 Autorka



posługuje się pojęciem „norm i zasad postępowania”, podczas gdy wyjaśnienie skrótu SARPs w wykazie skrótów jest inne – „normy i zalecane metody postępowania” – należałoby te pojęcia doprecyzować. Normy, metody i zasady to bowiem różne instrumenty. Na s. 31 pojawia się niespójność geograficzna, a w konsekwencji niejasność merytoryczna: „Warto nadmienić, iż w Kanadzie, USA [...] corocznie odnotowuje się mniej wypadków niż w Afryce, Ameryce Północnej, czy Azji Centralnej [...]”. **W rozdziale pierwszym Autorka na poziomie krajowym wskazuje jedynie rozwiązania polskie. Ciekawa jestem czy, zdaniem Autorki, rozwiązania te, kompatybilne z wymogami europejskimi, różnią się od systemów przyjętych w innych państwach, poza UE, w szczególności w Stanach Zjednoczonych?**

Rozdział drugi poświęcony jest genezie i podstawom prawnym funkcjonowania EASA. Zadanie wskazane w tytule rozdziału zostało wykonane wyczerpująco, nawet momentami zbyt drobiazgowo wskazując na bardzo specyficzne etapy procesu legislacyjnego kolejnych aktów prawnych. Jest to odzwierciedleniem bardzo wysokiego stopnia szczegółowości prowadzonego wywodu – czuć w tym głębokie zaangażowanie Autorki w prowadzone badania i ich opis.

Rozdział trzeci zatytułowany jest „Charakter prawny i struktura Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”, ale treść rozdziału nie odpowiada w pełni jego tytułowi. O ile bowiem znajdujemy w nim rozważania na temat agencji w ujęciu unijnym, statusu EASA jako takiej agencji i statusu EASA w świetle prawa międzynarodowego, o tyle nie ma w tym rozdziale części poświęconych strukturze Agencji, pojawia się natomiast punkt 3 poświęcony jej kompetencjom (przy czym rozdziały IV, V i VI dotyczą kompetencji EASA w kompleksowym ujęciu). We Wnioskach rozdziału III z kolei istnieje podział na wnioski dotyczące charakteru EASA jako agencji unijnej i EASA w świetle prawa międzynarodowego. Jest to istotne niedopatrzenie, w pracy brakuje bowiem osobnej analizy konstrukcji organizacyjnej EASA. Oddać natomiast należy, że w treści rozdziału Doktorantka mierzy się w sposób wyczerpujący z zagadnieniami wychodzącymi poza podstawowy przedmiot zainteresowania, to



jest poza prawo lotnicze i aspekty bezpieczeństwa i z powodzeniem radzi sobie z określeniem charakteru prawnego Agencji. Pokazuje także zrozumienie dla istoty kontekstu prawa międzynarodowego publicznego i zagadnień teoretyczno-prawnych, co uznać należy za podejście szersze i ambitne, z bardzo dobrym wykorzystaniem literatury przedmiotu.

Chciałabym zatem poznać **zdanie Autorki na temat struktury wewnętrznej EASA, ze wskazaniem na istotne w świetle celu pracy, uprawnienia kluczowych organów Agencji.**

Rozdział czwarty i rozdział piąty zawierają rozważania na temat dwóch obszarów kompetencji EASA w ujęciu funkcji tej agencji, to jest kompetencji quasi-regulacyjnych (lepiej byłoby dodać w tytule rozdziału o czyje kompetencje chodzi, tak jak jest to zrobione w kolejnych rozdziałach) oraz kompetencji kontrolno-nadzorczych (rozdział V – tu literówka wdarła się w tekście spisu treści). Następny rozdział, to jest rozdział szósty podejmuje zagadnienie kompetencji z perspektywy innego kryterium, to jest relacji międzynarodowych. Rozdziały czwarty i piąty, mimo wspólnego kryterium podziału, nie są w treści ułożone podobnie. Analiza kompetencji quasi-regulacyjnych skupia się na dwóch problemach: samym procesie regulacyjnym oraz na rodzajach dokumentów wydawanych przez Agencję. Kompetencje kontrolno-nadzorcze przeanalizowane są z kolei z perspektywy zakresu podmiotowego i przedmiotowego, aby następnie pokazać metody prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych i monitorowania oraz proces przeprowadzania kontroli. Autorka w czwartym rozdziale prowadzi wywód wzmacniający tezę, iż działalność regulacyjna EASA wpływa na wzrost bezpieczeństwa w sferze jej działalności, to jest bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Rozdział piąty z kolei rozprawia się z rozgraniczeniem pojęć „nadzór” i „kontrola”. Doktorantka dzielnie radzi sobie w tym obszarze z niełatwą materią, także w kontekście językowym. Pod postulatem uważności skierowanym do twórców i tłumaczy aktów prawnych, podpisuję się z pełnym przekonaniem.



W rozdziale szóstym zatytułowanym „Kompetencje EASA w relacjach międzynarodowych” z działalności wewnętrznej EASA przenosimy się na arenę międzynarodową. Tytułowe „relacje międzynarodowe” są przez Autorkę dysertacji rozumiane szeroko, wnioski obejmują tym samym większe spektrum, w tym m.in. badania naukowe, co jest ciekawym spojrzeniem, w pełni uzasadnionym. W układzie zaprezentowanym w pracy Agencja z jednej strony ma uprawnienia do wchodzenia w relacje z państwami i organizacjami międzynarodowymi, z drugiej – wspiera w działalności zagranicznej (szczególnie w zakresie negocjowania umów) Komisję Europejską. Bardzo ciekawa jest część poświęcona współpracy EASA z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i instytucjami (organami) lotniczymi w wybranych państwach, chociaż brakuje tu jasnego wskazania kryterium doboru partnerów, to jest odpowiedzi na pytanie co zdaniem Autorki oznacza pojęcie „główni partnerzy” w kontekście niezbyt precyzyjnie sformułowanego wniosku czwartego w zakończeniu rozdziału.

Rozdział siódmy poświęcony jest zagadnieniu odpowiedzialności EASA i kontroli nad jej działalnością. W części otwierającej można by więcej uwagi poświęcić aspektom teoretycznym odpowiedzialności, szczególnie, że Autorka posługuje się pojęciami „accountability” i „liability”, a zupełnie pomija „responsibility”, które językowo stanowi punkt wyjścia do terminologicznych rozważań nad odpowiedzialnością. Nie do końca zrozumiałe jest także bardzo lakoniczne potraktowanie przesłanek odpowiedzialności umownej (trzy zdania wyłączone są do osobnego punktu) w porównaniu do rozważań na temat przesłanek odpowiedzialności pozaumownej EASA. Do rozważenia zostawiam też wykorzystywanie w tekście definicji pojęć prawniczych, których źródłem jest Słownik Języka Polskiego PWN, chociaż zabieg wskazania definicji jako punktu odniesienia jest bardzo dobrym pomysłem, porządkującym rozważania. Bardzo ciekawym elementem pracy jest fragment opisujący przykłady spraw rozpatrywanych przez Komisję Odwoławczą i mam tu niedosyt informacyjny, chociaż rozumiem, że punkt ten ma za zadanie wskazanie wybranych przykładów, a ich głębsza analiza nie jest przedmiotem



rozprawy. Duży walor poznawczy mają też wskazania na petycje do Parlamentu Europejskiego oraz działalność Rzecznika Praw Obywatelskich w odniesieniu do zarzutów o „maladministration” w działalności Agencji.

Ostatnia merytoryczna część pracy to Zakończenie, w którym Autorka dokonuje podsumowania całości pracy, pozytywnie weryfikuje postawioną na wstępie hipotezę w jej części pierwszej i uznaje, że Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dysponuje wystarczającym instrumentarium prawnym do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa. Dalej Autorka wskazuje, że EASA nie ma już tak skutecznych mechanizmów reagowania na zagrożenia nowe i za główną przyczynę uznaje posiadanie przez Agencję kompetencji quasi-regulacyjnych, które nie pozwalają na samodzielne działanie prawodawcze. Podsumowujące argumenty w tym zakresie i skrótowa analiza wniosków badań zawartych w poszczególnych rozdziałach pracy doktorskiej oddają jej istotę i wartość pracy.

Język pracy, co do zasady, jest poprawny, chociaż zdarzają się potknięcia stylistyczne i literówki, które warto wyeliminować, ale które nie umniejszają wartości merytorycznej pracy. Dobrze byłoby też usunąć lub wyjaśnić rozbieżności w tłumaczeniach niektórych zwrotów (obok wskazanych powyżej SARPs, warto przyrzeć się tłumaczeniu BASA czy uzupełnić angielską nazwę MED - w wykazie skrótów).

Autorka umiejętnie formułuje argumenty, płynne są przejścia między poszczególnymi elementami. Doktorantka pisze z pełnym zaangażowaniem, czuć w pracy autentyczne zainteresowanie analizowaną problematyką przekładającą się na skłonność do drobiazgowego wyczerpania podjętego zagadnienia. Chociaż miejscami praca sprawia wrażenie zbyt szczegółowej, a przez to nieco chaotycznej, to części podsumowujące, w których Autorka konsekwentnie prowadzi narrację wyliczającą, porządkują całość i wzmacniają walor poznawczy dysertacji.

W recenzowanej pracy zgromadzono i uporządkowano rozległy materiał dotyczący tytułowej problematyki. Jest to solidne opracowanie naukowe o charakterze deskryptywno-analitycznym poświęcone bardzo ważnej instytucji



w strukturze agencji Unii Europejskiej. Uznać należy, że cel główny pracy badawczej faktycznie został zrealizowany, a przeprowadzona analiza jest wyczerpująca.

Warto w tym miejscu podkreślić, że prowadząc czytelnika przez kolejne zagadnienia kompleksowego materiału badawczego, Doktorantka dokonuje oceny materii prawnej z odpowiednim komentarzem własnym, w częściach z wnioskami logicznie i spójnie punktuje swoje podsumowania. Bardzo cennym elementem jest warstwa terminologiczno-językowa i uwagi Autorki w tym zakresie, które w sposób szczególny powinny zainteresować odpowiednie organy.

4. Konkluzja

Praca została napisana na bardzo dobrym poziomie merytorycznym. Doktorantka wykazała się znajomością podjętej tematyki zarówno w warstwie opisu, jak i analizy. Zawarte w recenzji uwagi krytyczne dotyczą raczej strony formalnej i technicznej pracy, mają charakter wspierający i nie zmieniają ogólnej, pozytywnej oceny rozprawy doktorskiej mgr Agnieszki Fortońskiej.

Konkludując, należy podkreślić, że praca doktorska mgr Agnieszki Fortońskiej jest opracowaniem wartościowym merytorycznie, wnosi znaczny wkład w badania nad problematyką zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w kontekście funkcjonowania Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Spełnione zostały więc wymogi art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. Nr 65, poz. z późn. zm.). Wnoszę zatem o przyjęcie rozprawy i dopuszczenie mgr Agnieszki Fortońskiej do dalszych etapów przewodu doktorskiego.


Izabela Kraśnicka