

Spis treści

WPROWADZENIE	9
ROZDZIAŁ I. ORGANY I INSTYTUCJE WŁAŚCIWE W SPRAWACH LOTNICTWA CYWILNEGO.....	17
1. Ministerstwo właściwe w sprawach lotnictwa cywilnego.....	17
2. Generalny Urząd Lotnictwa Cywilnego (<i>Dirección General de Aviación Civil – DGAC</i>)	18
3. Komisja Badania Wypadków i Incydentów w Lotnictwie Cywilnym (<i>Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil – CIAIAC</i>)	20
4. Hiszpańskie Porty Lotnicze i Żegluga Powietrzna (<i>Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea – AENA</i>)	21
5. Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ENAIRES).....	23
6. Towarzystwo ds. Szkoleń w Lotnictwie Cywilnym (<i>Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles – SENASA</i>)	23
7. Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (<i>Agencia Estatal de Seguridad Aérea – AESA</i>)	23
8. Komisja ds. Badania i Analizy Powiadomienia o Incydentach w Ruchu Lotniczym (<i>Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo – CEANITA</i>).....	24
9. Inne podmioty właściwe w sprawach lotnictwa cywilnego	25
ROZDZIAŁ II. KRAJOWE REGULACJE PRAWNE	27
1. Wprowadzenie	27
2. Ustawa o żegludze powietrznej.....	27
3. Ustawa o bezpieczeństwie lotniczym	28
4. Ustawa prawo karne i procedura karna w żegludze powietrznej.....	31
ROZDZIAŁ III. LOTNICZA DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA	32
1. Uwagi ogólne. Pojęcie przedsiębiorcy prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą.....	32
2. Przewóz lotniczy	35

2.1. Licencja na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego według rozporządzenia (WE) 1008/2008	37
2.2. Wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego według prawa hiszpańskiego	40
2.3. Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Hiszpanii	43
2.3.1. Wybrani hiszpańscy przewoźnicy lotniczy	45
3. Personel lotniczy i pojęcie licencji (<i>licenciación, título, habilitación</i>)	47
3.1. Licencja pilota – krótka charakterystyka	51
4. Zarządzanie portami lotniczymi	51
4.1. Port lotniczy – definicja, nadzór	54
4.2. AENA jako zarządzający portami lotniczymi w Hiszpanii	54
4.3. Podział lotnisk	61
4.4. Usługi hiszpańskich portów lotniczych. Safety i security	63
4.5. Działalność lotniskowa i wynikające z niej zobowiązania. Regulacje prawne dotyczące lotnisk	65
4.5.1. Safety	67
4.5.1.1. Certyfikacja	69
4.5.1.2. Kontrola i audyty	69
4.5.1.3. Dokumenty i procedury lotniskowe	73
4.5.1.4. Pozostałe instytucje zaangażowane w safety	74
4.5.2. Security	75
4.5.2.1. Kontrola bezpieczeństwa i inne zadania w obszarze security. Odpowiedzialność	80
4.6. Opłaty lotniskowe i inne	81
4.7. Usługi komercyjne	86
5. Wykonywanie obsługi naziemnej (<i>handling</i>)	88
5.1. Usługi obsługi naziemnej	89
5.2. Podmioty wykonujące obsługę naziemną	92
5.3. Organizacja świadczenia obsługi naziemnej	93
5.4. Dostęp do infrastruktury	95
5.5. Rynek handlingowy w Hiszpanii	96
ROZDZIAŁ IV. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM	98
1. Podstawy prawne	98
2. Dostawcy usług w zakresie żeglugi powietrznej	103
2.1. Główny dostawca usług	104
2.2. Pozostali dostawcy	106
3. Aeronautical Information Service (AIS) i służby meteo	107
ROZDZIAŁ V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA W TRANSPORCIE LOTNICZYM	108
1. Wprowadzenie	108
2. Odpowiedzialność cywilna za szkody na osobie lub w mieniu pasażera	109

3. Odpowiedzialność cywilna za bagaż w orzecznictwie hiszpańskim i Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.	110
4. Odpowiedzialność za <i>overbooking</i>	113
5. Limity odpowiedzialności w prawie hiszpańskim. Odpowiedzialność wobec osób trzecich.	115
ROZDZIAŁ VI. UBEZPIECZENIA W LOTNICTWIE CYWILNYM	117
1. Wprowadzenie	117
2. Regulacje krajowe	117
3. Regulacje międzynarodowe i UE	118
ROZDZIAŁ VII. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KARNA I ADMINISTRACYJNA ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW LOTNICZYCH. .	121
1. Wprowadzenie	121
2. Ustawa prawo karne i procedura karna w żegludze powietrznej.	122
ROZDZIAŁ VIII. BADANIE WYPADKÓW LOTNICZYCH	126
1. Prawo międzynarodowe i UE	126
2. Prawo krajowe.	127
3. Dane statystyczne dotyczące wypadków lotniczych.	130
ZAKOŃCZENIE	131
BIBLIOGRAFIA	133

Wprowadzenie

Historia hiszpańskiego lotnictwa sięga pierwszej dekady XX wieku, czyli okresu przed pierwszą wojną światową. Jej początki dotyczyły przede wszystkim lotnictwa wojskowego, w cieniu którego rozwijało się lotnictwo cywilne. Hiszpański dywizjon lotniczy został wykorzystany do celów militarnych w Afryce już w 1912 r., a tym samym Hiszpania stała się drugim po Włoszech krajem wykorzystującym lotnictwo do celów wojskowych¹. Rok wcześniej, w maju 1911 r., odbył się rajd lotniczy Paryż – Madryt, pierwsze tego typu wydarzenie lotnicze, a w 1914 r. wyprodukowano pierwszy hiszpański samolot, którego lot zakończył się pomyślnie². Początek wielkiego przemysłu lotniczego w Hiszpanii sięga natomiast 1923 r., kiedy została założone przedsiębiorstwo lotnicze Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima – CASA, które w tym samym roku rozpoczęło produkcję samolotów wojskowych. Od 1930 r. CASA zaczęła produkować swoje własne modele, a po drugiej wojnie światowej, aż do lat 70., CASA ustabilizowała swoją pozycję lidera w lotnictwie transportowym. Samolot C-212 jest eksportowany do sił powietrznych na całym świecie. W 1971 r. Hiszpania, poprzez CASA, stała się członkiem konsorcjum Airbus odpowiedzialnym za projektowanie i produkcję poszczególnych elementów konstrukcyjnych. Obecnie Airbus Group jest liderem sektora lotniczego i obronnego Hiszpanii, który generuje 64% PKB z tego obszaru gospodarki³.

Szybki rozwój transportu lotniczego jest jednym z najbardziej charakterystycznych elementów rozwoju hiszpańskiego rynku transportowego. W ostatnich latach

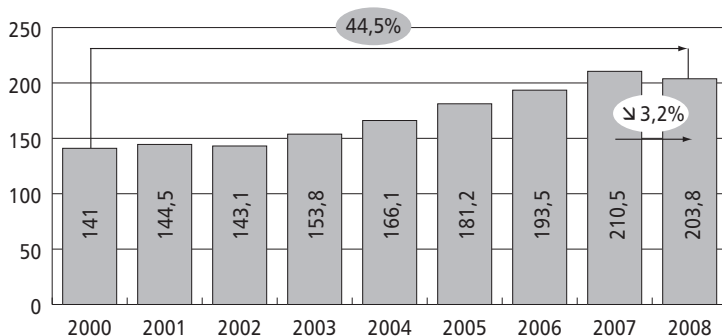
¹ Zob. szerzej *Historia de la Aviación Española*, El Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid 1988.

² Zob. szerzej J. G. Zurbano, *Los pioneros de la aeronáutica española en su centenario (I). La aviación en España antes de la Primera Guerra Mundial*, www.ciudad-futura.net [dostęp: 08.01.2016 r.].

³ Zob. www.icex.technologyreview.com/articles/2007/01/aerospace-industry/, www.airbusgroup.com/int/en/group-vision/global-presence/spain.html [dostęp: 08.01.2016 r.].

odnotować można wręcz spektakularny wzrost ruchu pasażerskiego i, w nieco mniejszym zakresie, także towarów. W 2007 r. Hiszpania była czwartym na świecie i drugim w Europie krajem o największym ruchu pasażerskim. Zmiany w ruchu pasażerskim przedstawia wykres 1. Ruch lotniczy stale wzrastał od 2003 roku. W ciągu trzech lat między 2000 a 2003 r. wzrost wyniósł 9% powyżej średniej europejskiej (4%) i globalnie (-1%). W latach 2004–2007 odnotowano wzrost liczby pasażerów o 27%. W 2008 r., ze względu na trudną sytuację ekonomiczną, okres rozwoju został przerwany – hiszpański ruch lotniczy zmniejszył się o 3,2% w stosunku do 2007 roku.⁴

Wykres 1. Zmiany w ruchu pasażerskim w latach 2000–2007 (w milionach osób)



Źródło: Ministerio de Fomento.

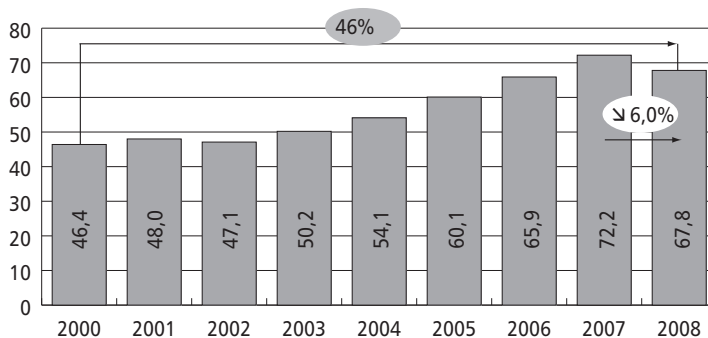
Odnotowano także wzrost liczby pasażerów przewożonych przez hiszpańskich przewoźników, który w okresie od 2000 r. do 2008 r. wyniósł 46%, co przedstawia wykres 2. Pomiędzy 2000 r. a 2003 r. hiszpańscy przewoźnicy odnotowali wzrost o 8% udziału w rynku. W latach 2004–2007 wzrost ten wyniósł aż 34,3%. W 2008 r., podobnie jak w przypadku ruchu lotniczego ogółem w Hiszpanii, pojawił się pierwszy od 2002 r. spadek liczby pasażerów przewożonych przez hiszpańskich przewoźników – wówczas ruch zmniejszył się o 6% w stosunku do roku poprzedniego.⁵

Liberalizacja branży lotniczej w 1993 roku oznaczała punkt zwrotny w ewolucji hiszpańskiego systemu transportu lotniczego, co pozwala na uznanie go dziś za jeden z najważniejszych w Europie. W praktyce, proces liberalizacji wiązał się głównie z zakończeniem monopolu świadczenia usług regularnego transportu lotniczego w związku z pojawieniem się w 1993 r. przewoźnika Air Europa i w 1994 r. – Spanair, swobodą ustalania taryf i rozkładów lotów, względną liberalizacją świadczenia usług obsługi naziemnej oraz z prywatyzacją przewoźnika Iberia.

⁴ Zob. www.fomento.es [dostęp: 12.09.2015 r.].

⁵ Ibidem.

Wykres 2. Liczba pasażerów (w milionach osób) przewożonych przez hiszpańskich przewoźników w latach 2000–2008



Źródło: Ministerio de Fomento.

Hiszpański rynek lotniczy jest bardzo konkurencyjny. W 2011 r. linie lotnicze działające w Hiszpanii przewiozły 165,9 milionów pasażerów, tj. o 7,6% więcej niż w 2010 r. Największych 15 przewoźników lotniczych według udziału w rynku wypełnia 75% całkowitego ruchu. Tanie linie lotnicze cieszą się coraz większym powodzeniem. W 2011 r. ich ruch zwiększył się o 14,1% w stosunku do 2010 roku.

Liczba pasażerów lotów handlowych wzrosła w 2014 r. do 165,6 mln pasażerów (tj. o 5,1% w porównaniu z 2013 r.). Pomimo wzrostu natężenia ruchu w roku 2014, liczba przewoźników lotniczych (206) była niższa niż w 2013 roku. Trasy krajowe były obsługiwane przez 18 przewoźników, którzy przewieźli 29,2 mln pasażerów, loty w Unii Europejskiej wykonane zostały przez 107 przewoźników (109,9 mln podróży), a 109 przewoźników obsługiło loty z resztą świata (26,5 mln pasażerów).⁶

Jak wspomniano powyżej, tradycje lotnicze sięgają w Hiszpanii początku wieku XX. Dotyczy to także regulacji prawnych w tym obszarze, choć również tutaj, jak w większości państw w tamtym okresie, ustawodawstwo krajowe było dość „ubogie”, dostosowane do aktualnych potrzeb, jednakże wskazujące na poznawanie tego zagadnienia. Można sformułować twierdzenie, że to regulacje międzynarodowe miały wiodącą rolę w początkach lotnictwa cywilnego. W tym miejscu nie sposób nie wspomnieć o aktywności Hiszpanii, właśnie na arenie międzynarodowej, już po pierwszej wojnie światowej. O tym, jak wielkie ambicje miała Hiszpania w obszarze lotnictwa, świadczy chociażby inicjatywa w zakresie zwołania w 1926 r. konferencji lotniczej w Madrycie. Względnie silna pozycja Hiszpanii na tle państw południowoamerykańskich, wystąpienie Hiszpanii z Ligi Narodów, a także panujący w tym czasie brak jednomyślnego podejścia do kwestii

⁶ Ibidem.

uregulowań prawnych w zakresie żeglugi powietrznej, spowodowały, że Hiszpania podjęła próbę wprowadzenia własnego porządku prawnego w oparciu o kraje latinoamerykańskie, Karaiby i Portugalię. Konwencja Iberoamerykańska o Żegludze Powietrznej, czyli *Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea – CIANA* nie została nigdy ratyfikowana, ostatecznie obnażając słabość Hiszpanii nękanej wewnętrznymi konfliktami i dążeniem państw południowoamerykańskich do uniezależnienia się ekonomicznego i gospodarczego⁷. Jednakże wydarzenie to pokazuje jak ważnym elementem gospodarki i polityki hiszpańskiej było lotnictwo już na początku XX wieku.

Pierwszym hiszpańskim aktem prawnym, który porządkował i systematyzował problematykę prawa lotniczego był Dekret królewski z dnia 25 listopada 1919⁸. Artykuł 9 dekretu zawierał m.in. postanowienia dotyczące suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, obejmującej terytorium krajowe i wody terytorialne, określał także warunki, jakie należy spełnić by startować i lądować oraz ustanawiał warunki posiadania statku powietrznego. Pierwsze przepisy uchwalone w Hiszpanii dotyczyły jedynie lotnictwa wojskowego. Dopiero z biegiem lat wyodrębniła się, choć tylko jako dodatek, aktywność lotnictwa cywilnego i handlowego. Zależność lotnictwa cywilnego od organizacji wojskowej trwała aż do momentu uchwalenia Dekretu królewskiego – Ustawy 12/1978 (*Real Decreto-ley 12/1978*) z 27 kwietnia 1978 r., na podstawie którego kwestie dotyczące lotnictwa cywilnego zostały powierzone Ministerstwu Transportu i Komunikacji (*Ministerio de Transportes y Comunicaciones*).⁹

Jakie znaczenie ma sektor lotniczy w Hiszpanii ilustruje także umiejscowienie niektórych zagadnień dotyczących lotnictwa cywilnego na gruncie ustawy zasadniczej. Zgodnie z hiszpańską Konstytucją¹⁰, kwestie dotyczące lotnisk użytku publicznego oraz zarządzania przestrzenią powietrzną są zastrzeżone do wyłącznych kompetencji państwa¹¹. Niemniej jednak, wspólnoty autonomiczne (17 *Comunidades Autónomas*) i dwa autonomiczne miasta (Ceuta, Melilla, *Ciudad Autónoma*), na które państwo jest administracyjnie podzielone, mogą przejąć kompetencje w zakresie lotnisk działających wyłącznie w celach rekreacyjnych

⁷ *The postal history of ICAO. 1926: The Ibero-American Convention*, www.icao.int/secretariat/postalhistory/1926_the_iber_american_convention.htm [dostęp: 08.01.2016 r.].

⁸ Real Decreto del 25 de noviembre de 1919 r., Reglamento de Navegación Aérea Civil. *Gaceta de Madrid* del 26 y del 30 de noviembre de 1919 y 1 y 16 de diciembre de 1919, Presidencia del Consejo de Ministros, Cristina Cuerno Rejado, Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves, s. 108, Madrid 2008.

⁹ Zob. A. L. Calvo Carayaca i S. Areal Ludeña, *Seminario de derecho aeronáutico*, Madrid 1999, s. 26.

¹⁰ Constitución Española, BOE núm. 311, de 29/12/1978, texto consolidado.

¹¹ Art. 149 § 1.20, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

i takich, które nie prowadzą działalności komercyjnej¹². Jednocześnie Konstytucja przewiduje możliwość delegowania do wspólnot autonomicznych uprawnień właściwych dla państwa, z zastrzeżeniem konieczności przestrzegania zasad i warunków ustalonych w prawie krajowym, przewidując jednocześnie formy kontroli państwa nad wykonywaniem tych zadań przez wspólnoty autonomiczne oraz przewidując sposób finansowania przekazanych zadań¹³. Uprawnienia te i sposób ich przekazania winny być określone na gruncie Statutu wspólnoty, który jest podstawową normą instytucjonalną każdej autonomicznej wspólnoty i staje się częścią prawnego porządku państwa¹⁴.

Przystępując do omówienia wybranych zagadnień z zakresu hiszpańskiego prawa lotniczego, należy jednocześnie podkreślić, że Hiszpania jest członkiem ICAO od początku istnienia ICAO¹⁵, a od 1 stycznia 1986 r. – członkiem Unii Europejskiej¹⁶. Oznacza to, że prawo hiszpańskie jest w znacznej mierze podporządkowane prawu międzynarodowemu i europejskiemu. Dotyczy to przede wszystkim tego ostatniego, które charakteryzuje się znacznym stopniem szczegółowości w zakresie prawa lotniczego. Jest to widoczne w szczególności w świetle przepisów technicznych i operacyjnych, a także regulacji o charakterze ekonomicznym, gdzie ustawodawca europejski nie pozostawia wiele miejsca na odstępstwa w prawie krajowym. Stąd należy mieć na względzie, że przywoływanie w niniejszej publikacji przepisów europejskich, bez odnoszenia się do hiszpańskich, jest zabiegiem celowym i uzasadnionym, gdyż często brak jest odnośnych krajowych regulacji prawnych. Rozporządzenia unijne stosuje się bowiem w krajach członkowskich bezpośrednio, co oznacza, że stają się częścią krajowego porządku prawnego bez konieczności ich wdrażania poprzez wydawanie krajowych aktów prawnych¹⁷.

W ośmiu rozdziałach merytorycznych, obok niniejszego Wprowadzenia oraz Zakończenia autorki poruszają poniżej opisane kwestie.

W rozdziale I zatytułowanym „Organy i instytucje właściwe w sprawach lotnictwa cywilnego”, opisano i krótko scharakteryzowano główne organy i instytucje

¹² Art. 148 § 1.6, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

¹³ Art. 148 § 2, art. 150 § 1 i 2, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

¹⁴ Art. 147 § 1 i § 2 d, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

¹⁵ Zob. *The postal history of ICAO. From PICAQ to ICAO. Organizational similarities*, www.icao.int/secretariat/postalhistory/from_picao_to_icao_organizational_similarities.htm [dostęp: 08.01.2016 r.].

¹⁶ Zob. www.europa.eu/about-eu/countries/member-countries/spain/index_pl.htm#goto_1 [dostęp: 08.01.2016 r.].

¹⁷ Szerzej na temat zasad stosowania prawa europejskiego, w tym lotniczego *aquis communautaire*, zob. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 120–122.

odpowiedzialne w Hiszpanii za realizację zadań z zakresu lotnictwa cywilnego. Przybliżenie tych instytucji w tym właśnie miejscu ma uporządkować zagadnienie i ułatwić czytelnikowi dalszą lekturę publikacji, gdyż instytucje te – jako główne podmioty zaangażowane w realizację zadań w sektorze lotniczym – przywoływane są praktycznie w każdym z rozdziałów. Celowe jest także krótkie odniesienie się w tym miejscu do podmiotów takich jak AENA i ENAIRE, które w dalszej części publikacji podlegają szczegółowej charakterystyce i opisowi zadań i kompetencji. Są one jednak tak mocno wpisane w rzeczywistość lotniczą w Hiszpanii, że winny znaleźć swoje miejsce w rozdziale opisującym najważniejsze instytucje lotnicze w tym kraju.

W rozdziale II „Krajowe regulacje prawne” ograniczono rozważania do głównych krajowych aktów prawnych, tj. ustawy lotniczej i aktu prawnego odnoszącego się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Celowo pominięto w tym miejscu opis innych hiszpańskich aktów prawnych, które przywoływane są w dalszych częściach publikacji stosownie do omawianych w danym miejscu zagadnień. Nadto należy mieć na względzie, że bazową regulację w obszarze lotnictwa cywilnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej stanowi prawo europejskie, o czym wspomniano powyżej. Przepisy te także przywoływane są w odniesieniu do omawianych obszarów.

Rozdział III „Lotnicza działalność gospodarcza” traktuje w przedmiocie głównych rodzajów działalności lotniczej, która obejmuje tradycyjnie swoim zakresem przewóz lotniczy, zarządzanie portami lotniczymi oraz usługi obsługi naziemnej. Celem autorek było scharakteryzowanie każdego z wymienionych obszarów z uwzględnieniem ich specyfiki, a także zagadnień rynkowych.

W rozdziale IV przybliżono kwestię zarządzania ruchem lotniczym w Hiszpanii. Jako że ten rodzaj aktywności jest jednym z kluczowych obszarów mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, a nie stanowi działalności gospodarczej¹⁸, wyodrębniony został do osobnego rozdziału.

W rozdziale V „Odpowiedzialność cywilna w transporcie lotniczym” przybliżono kwestie odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w przypadku overbookingu oraz szkody na osobie trzeciej, ze wskazaniem limitów tej odpowiedzialności. Rozważania podjęte w tym rozdziale ograniczają się do kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, gdyż obszar ten stale jest przedmiotem dyskusji i budzi wiele kontrowersji zarówno wśród przewoźników jak i organizacji konsumenckich i samych pasażerów. Jest to także najpełniej

¹⁸ O charakterze usług zarządzania żeglugą powietrzną, a w szczególności koordynacji i organizacji rozkładów lotów zob. szerzej: K. Łuczak, *Status prawny koordynatora i organizatora rozkładów lotów jako przedsiębiorcy według ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Zagadnienia wybrane*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Działalność lotnicza w Polsce*, Bydgoszcz 2015.

uregulowany obszar, który nie znajduje odpowiednika w odniesieniu do agentów handlingowych czy zarządzających portami lotniczymi.

Rozdział VI traktujący w przedmiocie ubezpieczeń w lotnictwie cywilnym, które związane są w naturalny sposób z kwestią odpowiedzialności cywilnej podmiotów funkcjonujących w branży lotniczej, stanowi kontynuację rozważań podjętych w rozdziale V. Także w tym rozdziale, zachowując spójność z wcześniejszymi wywodami, ograniczono rozważania do obowiązku ubezpieczeniowego nałożonego na przewoźnika lotniczego.

W rozdziale VII podjęto tematykę odpowiedzialności karnej i administracyjnej z tytułu naruszenia przepisów lotniczych.

Rozdział VIII – ostatni z rozdziałów merytorycznych – zawiera rozważania dotyczące badania wypadków lotniczych.

Wybór tematyki jak i poszczególnych zagadnień jest podyktowany obszarem zainteresowań autorki publikacji oraz subiektywnym uznaniem wybranych zagadnień za najbardziej interesujące. Dokonując wyboru jedynie wybranych aspektów lotniczego prawa hiszpańskiego, zdając sobie jednocześnie sprawę z ogromnego zakresu zagadnień w obszarze prawa lotniczego, autorki miały na celu przedstawienie najciekawszych według ich odczucia zagadnień, które jednocześnie często stanowią przedmiot żywej dyskusji i kontrowersji, jak na przykład kwestia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego. Publikacja jest wstępem do dalszych rozważań i pogłębionej dyskusji w zakresie podniesionych zagadnień, ale także może być – poprzez ogólne odesłania – przyczynkiem do rozważań w obszarach niepodjętych przez autorki.