

# Wybrane zagadnienia z odpowiedzialności za ciągłą zdolność do lotu

dr Katarzyna Łuczak, Departament Prawno-Legislacyjny, Urząd Lotnictwa Cywilnego





## Pojęcie użytkownika i statku powietrznego oddanego do używania

- Do dnia wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/685 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie sprostowania polskiej wersji językowej rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, w pkt. M.A.201 lit. b, ML.1 lit. c pkt 3 ppkt (ii), ML.A.201 lit. a ppk 1 oraz lit b, CAO.1 ppkt 2 (ii) rozporządzenia UE nr 1321/2014 mowa była o
  - „*umowie leasingu*”,
  - „*oddaniu statku w leasing*”
  - „*korzystającym*”, czyli leasingobiorcy.
- Od 17 maja 2021 r. **zmiana na:**
  - „*umowę oddania do używania*”,
  - „*statek powietrzny oddany do używania*”,
  - „*użytkownika*”.



## Pojęcie użytkownika i statku powietrznego oddanego do używania

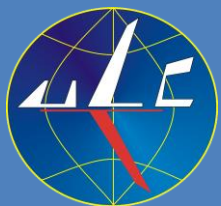
- **Powody wprowadzonych sprostowań:**

- Poprzednio figurujące sformułowania sugerowały zawężenie umowy, jej przedmiotu oraz podmiotu, któremu oddawany był statek powietrzny do używania jedynie do umowy leasingu oraz korzystającego (leasingobiorcy) i to w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (dalej: „k.c.”)
- Zgodnie z art. 709<sup>1</sup> k.c. przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie i oddać tę rzecz korzystającemu do używania albo używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu w uzgodnionych ratach wynagrodzenie pieniężne, równe co najmniej cenie lub wynagrodzeniu z tytułu nabycia rzeczy przez finansującego.
- Rozumienie dość wąskie, nie obejmujące innych wariantów korzystania z cudzej rzeczy, np. umowy najmu, umowy dzierżawy, czy umowy użyczenia.



## Pojęcie użytkownika i statku powietrznego oddanego do używania

- **Powody wprowadzonych sprostowań:**
  - Pojawiło się **pytanie** → Czy wymienione w rozporządzeniu 1321/2014 sformułowania odnoszące się do umowy leasingu, należy rozumieć w sposób, jaki został określony w polskim k.c., czy – z uwagi na unijny charakter ww. regulacji – rozumieć go szerzej, tj. także co do innych stosunków prawnych obejmujących umowne oddanie osobie trzeciej do używania (lub używania i pobierania pożytków);
  - Art. 1 ust. 1 rozporządzenia bazowego 2018/1139 stanowi, że podstawowym jego celem jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii. Dla zapewnienia jednolitości poziomu bezpieczeństwa koniecznym jest, żeby w każdym państwie członkowskim jego przepisy były rozumiane w tożsamy sposób;
  - **Odpowiedź:** umowa leasingu powinna być rozumiana szerzej, tak jak w Unii Europejskiej, bo rozumienie jej w sposób właściwy tylko dla polskiego k.c. wypaczałoby cele rozporządzenia bazowego.



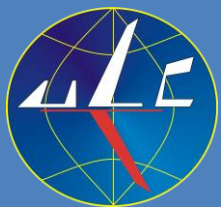
- **Powody wprowadzonych sprostowań:**
  - w większości unijnych wersji językowych wyrażenia „*the aircraft is leased*” oraz „*a leasing contract*” przetłumaczono jako „statek powietrzny wdzierżawiony”, stosunkowo rzadziej „statek powietrzny w leasingu”, czy „w najmie” oraz „umowa najmu”, „umowa dzierżawy”, ponownie rzadziej „umowa leasingu” (uwaga! tłumaczenia własne);
  - trudno jednoznacznie wskazać, za jakim rozumieniem ww. pojęć opowiadają się państwa członkowskie, jednakże zauważyć można duże zróżnicowanie i raczej odejście od rozumienia ich *stricte* jako związane jedynie z umową leasingu;
  - odstąpiono w propozycji do sprostowania polskiego tłumaczenia od powoływania się na konkretną, umowę nazwaną z k.c., np. umowę najmu, dzierżawy czy leasingu;
  - wydaje się, że **obecne tłumaczenie cechuje elastyczność i szeroki zakres zastosowania** obejmujący szerokie spektrum umów dotyczących korzystania ze statku powietrznego przez inne osoby niż jego właściciel.



## Odpowiedzialność za ciągłą zdadność do lotu

- **Ciągła zdadność do lotu** – zgodnie z art. 2 pkt d rozp. 1321/2014 oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny:
  - spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdadności do lotu i
  - znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.
- Art. 3 ust. 1 rozp. 1321/2014 : **ciągłą zdadność do lotu** statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz instalowanych w nich podzespołów zapewnia się:
  - zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M),
  - z wyjątkiem statków powietrznych wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy, do których zastosowanie mają wymagania załącznika Vb (część ML) – określone SP inne niż skomplikowane SP z napędem silnikowym.





## Odpowiedzialność za ciągłą zdadność do lotu

- **Pkt M.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdadności do lotu**
  - a) wykonanie przeglądu przedlotowego
  - b) usunięcie wszelkich usterek i uszkodzeń
  - c) wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z AMP
  - d) poświadczenie całości obsługi technicznej
  - e) analiza skuteczności zatwierdzonego AMP (skomplikowane SP lub SP użytkowane przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych)
  - f) wdrażanie wszelkich stosownych (dyrektyw zdadności, dyrektyw operacyjnych mających wpływ na czdl, wymagań dot. czdl ustanowionych przez EASA, środków wymaganych przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa)
  - g) wykonywanie modyfikacji i naprawa
  - h) dostarczanie pilotowi dowódcy lub operatorowi, w przyp. przewoźników lotn. koncesjonowanych, protokołu ważenia i wyważenia odzwierciedlającego aktualną konfigurację SP
  - i) w razie potrzeby, przeprowadzanie lotów próbnych po obsłudze.



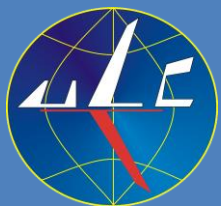
## Kto odpowiada za ciągłą zdadność do lotu

- **Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014** z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania



- **Pkt M.A.201 Załącznika I „Część M” do rozporządzenia 1321/2014**, pkt ten znajduje się w części M, Sekcji A „Wymagania techniczne”, Podsekcja B „Odpowiedzialność”
- **Pkt ML.A.201 Załącznika Vb „Część ML” do rozporządzenia 1321/2014**, pkt ten znajduje się w części ML, Sekcji A „Wymagania techniczne”, Podsekcja B „Odpowiedzialność”





### a) Ogólna zasada

**Właściciel** statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego

oraz dopilnowuje, aby nie X wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie X zostaną spełnione wszystkie następujące wymagania:

- 1) statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdadności do lotu;
- 2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;
- 3) świadectwo zdadności do lotu jest ważne;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego jest prowadzona zgodnie z AMP określonym w pkt M.A.302/ zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, określonym w pkt ML.A.302.



M.A.201 b) W stosunku do statku powietrznego oddanego do używania, odpowiedzialność przenoszona jest z

**właściciela** na  **użytkownika**, jeżeli użytkownik jest:

1. określony w dokumencie rejestracyjnym; lub
2. wyszczególniony w umowie oddania do używania.

W przypadku odniesienia w niniejszej części do „właściciela”, termin ten oznacza w zależności od zastosowania właściciela lub użytkownika.

ML.A. 201 b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku statku powietrznego oddanego do używania obowiązki określone w lit. a) mają zastosowanie do **użytkownika**, jeżeli użytkownik jest wskazany w:

- dokumencie rejestracyjnym statku powietrznego albo
- w umowie oddania do używania.



c) **Każda** osoba lub organizacja prowadząca/wykonująca obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów odpowiada za wykonywane zadania obsługi technicznej.

d) **Pilot dowódca** statku powietrznego

lub w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozp. 1008/2008, **operator**

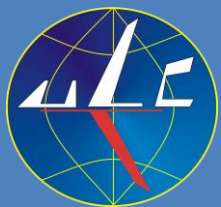


odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego. Przegląd ten musi zostać przeprowadzony przez:

- pilota lub
- inną osobę posiadającą kwalifikacje,

ale nie musi go wykonywać :

- X** zatwierdzona organizacja obsługi technicznej
- X** ani personel poświadczający.



Wybrane zagadnienia z odpowiedzialności za ciągłą zdadność do lotu

**Pkt M.A.201 i ML.A.201 – kto odpowiada za ciągłą zdadność do lotu**

Dalsze jednostki redakcyjne pkt M.A.201 i ML.A. 201



Czy oznaczają dopuszczenie **możliwości**  
**rozłożenia odpowiedzialności za ciągłą zdadność do lotu SP**  
pomiędzy

właściciela/ użytkownika, czy też

a:

organizację: zatwierdzoną CAMO / zatwierdzoną CAO???



## Umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu - rozp. 1321/2014

- **Strony:** właściciel (użytkownik) lub operator z CAMO lub CAO
- **Przedmiot:** wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdadnością do lotu

Właściciel/operator powierza CAMO lub CAO:

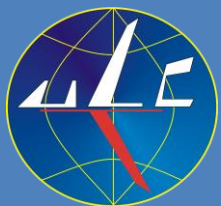
- zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego,
- opracowanie AMP, który ma być zatwierdzony przez właściwy organ / opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej (POT)
- zorganizowanie obsługi technicznej SP zgodnie z AMP / zgodnie z POT

### Podział obowiązków. Co do zasady:

Właściciel (użytkownik) lub operator → obowiązki informacyjne

CAMO lub CAO

→ obowiązki organizatorskie



## Umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu – 1321/2014

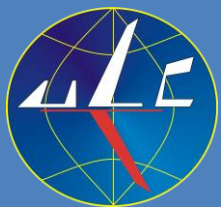
- Silne oparcie umowy na wzajemnym zaufaniu
- Surowa sankcja za nieprzestrzeganie postanowień umowy → **nieważność umowy**
  - W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron → traci ona ważność.

W takim wypadku właściciel/operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu SP, a właściciel poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tyg. o takiej niezgodności z umową.



- Umowa traci ważność z mocy prawa (ex lege), a nie z chwilą poinformowania organów o niezgodności z umową
- Powodem: bezpieczeństwo lotnictwa





## Umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu – rozp. 1321/2014

- W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim wypadku właściciel/operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu SP, a właściciel poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tyg. o takiej niezgodności z umową.



- Przyjąć należy, że mowa tu o **odpowiedzialności za wykonanie wskazanych tam zadań** zw. z ciągłą zdadnością do lotu
- Umowa może być **podstawą wzajemnych regresów**, rozliczeń, pomiędzy właścicielem (użytkownikiem)/operatorem a CAMO/CAO.



Odpowiedzialność za wykonanie wskazanych tam zadań ciąży na CAMO/CAO, ale **finalnie odpowiedzialność administracyjna zawsze ciąży na właścicielu** (użytkowniku)/operatorze, czyli np.

- temu podmiotowi, któremu właściwy organ może odebrać ARC lub
- nałożyć na niego administracyjną karę pieniężną na podst. art. 209uf pr. lotn. za nieusunięcie stwierdzonych niezgodności w terminie określonym w protokole.



**Dziękuję za uwagę**

dr Katarzyna Łuczak

radca prawny

Departament Prawno-Legislacyjny, ULC

[kluczak@ulc.gov.pl](mailto:kluczak@ulc.gov.pl)