

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 10 - OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH

1. DEFINICJE

Użyte w tym rozdziale określenia mają następujące znaczenia:

Leasing – oznacza użytkowanie statku powietrznego przez osobę inną niż jego właściciel lub użytkownik wpisany do świadectwa rejestracji tego statku.

Biorący w leasing (Lessee) – oznacza Przewoźnika biorącego statek powietrzny w użytkowanie od jego właściciela lub użytkownika wpisanego do świadectwa rejestracji, na warunkach określonych w umowie leasingu.

Dający w leasing (Lessor) – oznacza właściciela lub użytkownika statku wpisanego do świadectwa rejestracji tego statku, który oddaje swój statek powietrzny w użytkowanie Przewoźnikowi lotniczemu, na warunkach określonych w umowie leasingu.

Właściciel (Owner) – oznacza osobę fizyczną lub prawną posiadającą udokumentowane prawo własności statku powietrznego, wskazaną w świadectwie rejestracji statku powietrznego jako jego właściciel. Dający w leasing, jeśli jest inny niż wpisany do świadectwa rejestracji właściciel statku musi posiadać udzielone na piśmie przez właściciela prawo dysponowania statkiem.

Użytkownik statku powietrznego (Przewoźnik) – oznacza osobę prawną lub fizyczną wpisaną do świadectwa rejestracji statku jako jego użytkownik, jeśli jest inna niż jego właściciel.

Umowa leasingu bez załogi (dry lease) – oznacza porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy lub – w przypadku operacji innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego – na odpowiedzialność najemcy.

Umowa leasingu z załogą (wet lease) – oznacza porozumienie:

- w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – między przewoźnikami lotniczymi, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingodawcy, lub
- w przypadku operacji zarobkowych innych niż

operacje zarobkowego transportu lotniczego – między operatorami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na odpowiedzialność leasingodawcy.

Damp lease – wzięcie w leasing statku powietrznego, który obejmuje załogę kokpitu, ale nie obejmuje personelu pokładowego.

Polski statek powietrzny – oznacza statek wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa Urzędu.

Zagraniczny statek powietrzny – oznacza statek wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych obcego państwa.

Przewoźnik polski – oznacza Przewoźnika posiadającego Certyfikat AOC wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Przewoźnik zagraniczny – oznacza Przewoźnika posiadającego Certyfikat AOC wydany przez uprawnione do tego władze państwa innego niż Rzeczpospolita Polska.

Przewoźnik unijny – oznacza Przewoźnika, który posiada Certyfikat AOC wydany zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Komisji 965/2012 oraz koncesję (*air carrier licence*) wydaną zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008. Przewoźnicy polscy są jednocześnie Przewoźnikami unijnymi.

Przewoźnik z państwa trzeciego – oznacza Przewoźnika, który posiada Certyfikat AOC wydany przez Państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA).

Operacje specjalistyczne – oznaczają wszelkie operacje inne niż zarobkowy transport lotniczy, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności takiej, jak działalność z zakresu rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej.

Zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka oznaczają wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych prowadzone nad obszarem, gdzie w sytuacji

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi, lub według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona - wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych, które, ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym są prowadzone, stwarzają wysokie ryzyko, w szczególności dla osób trzecich na ziemi.

2. PODSTAWY PRAWNE

Podstawę prawną dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego lub statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim, dla operacji specjalistycznych i operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, stanowią przepisy ARO.OPS.155 i ORO.SPO.100 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz art. 41 ustawy Prawo lotnicze.

Podstawę prawną dla zatwierdzenia lub notyfikacji umowy wynajmu statku powietrznego od lub do operatora z państwa UE lub z państwa trzeciego, dla operacji przewozu pasażerów lub cargo, stanowią przepisy ORO.AOC.110 i ARO.OPS.110 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz art. 41 ustawy Prawo lotnicze.

Ponadto dla ww. zatwierdzeń zastosowanie mają następujące regulacje prawne:

- a) Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej;
- b) k.p.a.;
- c) k.c.;
- d) Ustawa Prawo lotnicze;
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym;
- f) Konwencja chicagowska;
- g) Rozporządzenie bazowe;
- h) Rozporządzenie (UE) nr 1321/2014;
- i) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005;
- j) Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008;
- k) Podręcznik ICAO Doc. 8335, wydanie 5, część V, rozdziały 1-3;
- l) Cir 295 LE/2 - Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.);
- m) materiał doradczy EASA Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) dla rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012, dalej „EASA AMC & GM”;
- n) Decyzja nr 35 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 lipca 2017 r. w sprawie

szczegółowej organizacji współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. PRZEDMIOT PROCEDURY ORAZ ZAKRES JEJ STOSOWANIA

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia wniosków o zatwierdzenie zawartej umowy leasingu od podmiotów będących:

- 1) operatorami wykonującymi zarobkowe operacje specjalistyczne, lub
- 2) operatorami wykonującymi operacje przewozu pasażerów/towarów.

Przedmiotem niniejszej procedury jest zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia ww. umowy.

Zakres stosowania procedury ogranicza się do czynności realizowanych przez pracowników inspektoratu właściwego dla profilu działalności wnioskodawcy. Czynności mają na celu stwierdzenie czy leasingobiorca i leasingodawca spełnili wymogi, o których mowa w:

- ARO.OPS.155 i ORO.SPO.100 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 dla operacji specjalistycznych i operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka;
- ORO.AOC.110 i ARO.OPS.110 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 dla przewozu pasażerów/cargo.

4. WNIOSEK O ZATWIERDZENIE UMOWY LEASINGU

W celu ujednolicenia zasad przeprowadzenia oceny zatwierdzenia umowy leasingu opracowane zostały wnioski:

- ULC-LEASE-01 – dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od / do operatora wykonującego przewóz pasażerów/cargo;
- ULC-LEASE-02 – dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego wykonującego operacje specjalistyczne / operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

Abu umożliwić Prezesowi ULC rzetelną ocenę leasingodawcy oraz statków powietrznych objętych umową, operator polski składa ww. wniosek (zgodnie z wykonywaną działalnością) wraz z załącznikami wymienionymi w Częściach informacyjnych ww. druków.

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 2/8
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

5. PROCEDURA ROZPATRYWANIA WNIOSKU

Wniosek rozpatrywany jest przez Wydział LOL-3 pod względem formalnym oraz Inspektoraty LOL-1/2, LOL-4 i Departament LTT - kiedy wynajem dotyczy operatorów z państwa trzeciego lub jeśli którykolwiek ze statków powietrznych będących przedmiotem leasingu jest zarejestrowany poza UE, pod względem merytorycznym. Inspektorzy dokonują analizy na podstawie list kontrolnych:

- LK-LEASE-01 – dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od / do operatora wykonującego przewóz pasażerów/cargo;
- LK-LEASE-02 - dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego wykonującego operacje specjalistyczne / operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

Wnioskodawca informowany jest o wyniku postępowania w formie decyzji administracyjnej. Do postępowania o zatwierdzenie umowy leasingu zastosowanie ma procedura nr PR-ADM-02 „Ogólne zasady postępowania administracyjnego”.

Stosownie do art. 209ug ustawy Prawo lotnicze użytkownik statku powietrznego użytkujący go na podstawie umowy leasingu, bez jej uprzedniego zatwierdzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 złotych.

6. CHARAKTERYSTYKA UMÓW LEASINGU

6.1. Umowa leasingu

Operacje użytkowania statków powietrznych w formule leasingu są formą, w ramach której operator stwarza sobie możliwości wykonywania operacji lotniczych przez innego operatora. Nakłada to jednak obowiązek jednoznacznego określenia zapewnienia bezpieczeństwa i odpowiedzialność stron umowy leasingu w szczególności ustalenie, która ze stron będzie odpowiedzialna za bezpieczeństwo operacji i utrzymanie zdolności statku powietrznego do lotu.

Rozróżniane są dwie podstawowe kategorie umów leasingu statków powietrznych:

- leasing statku powietrznego bez załogi (dry lease);
- leasing statku powietrznego z załogą (wet lease).

lease).

Umowa leasingu statku powietrznego musi spełniać wymagania formalne podane w k.c. Ponadto powinna zawierać następujące elementy:

- przedmiot umowy;
- strony umowy;
- okres ważności umowy;
- statki powietrzne objęte umową;
- odpowiedzialność stron za bezpieczeństwo prowadzonych operacji;
- warunki utrzymania ważności świadectw zdadności do lotu statków powietrznych objętych umową;
- warunki utrzymania ważności ubezpieczenia OC statków powietrznych objętych umową;
- załogę statków powietrznych objętych umową.

Obowiązkiem uzyskania przez Przewoźnika polskiego uprzedniego zezwolenia Prezesa objęte są następujące przypadki:

- każde wzięcie (bez względu na formę) w leasing statku powietrznego od innego Przewoźnika lotniczego (wet lease in, dry lease in).
- oddanie w leasing polskiego statku powietrznego bez załogi lotniczej i/lub personelu pokładowego innemu Przewoźnikowi (dry lease-out);

Przewoźnik polski oddający w leasing swój statek powietrzny wraz z załogą innemu Przewoźnikowi (wet lease-out) jest obowiązany do uprzedniego zawiadomienia Prezesa ULCrędu o tym fakcie. Przewoźnik polski pozostaje operatorem tego statku powietrznego i wszelkie operacje muszą być zgodne z jego certyfikatem AOC.

Obowiązkiem uzyskania przez firmę polską wykonującą operacje specjalistyczne i operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka uprzedniego zezwolenia Prezesa Urzędu objęte są następujące przypadki:

- każde wzięcie statku powietrznego w leasing z załogą od operatora z państwa trzeciego;
- każde wzięcie w leasing statku powietrznego bez załogi zarejestrowanego w państwie trzecim.

Nie podlegają zatwierdzeniu umowy leasingu zawierane pomiędzy firmami unijnymi na statki powietrzne zarejestrowane w UE – dotyczy operacji specjalistycznych i operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka.

Prezes może cofnąć wydane zezwolenie, jeśli

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 3/8
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

stwierdzi, że zaistniały okoliczności wymienione w przepisie ARO.OPS.110 lit. b) i c) lub ARO.OPS.155 rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

UWAGA 1: Nie będą udzielane zezwoleń na użytkowanie statku w formule leasingu wziętego od operatora, który znajduje się na unijnej liście Przewoźników objętych zakazem wlotu i operacji na terytorium UE.

UWAGA 2: Zatwierdzenie umowy wynajmu statku powietrznego wraz z załogą, zawartej pomiędzy Przewoźnikiem polskim a Przewoźnikiem z państwa trzeciego jest możliwe dopiero po uzyskaniu przez operatora z państwa trzeciego uznania zagranicznego certyfikatu AOC, o którym mowa w art. 162a ustawy Prawo lotnicze.

UWAGA 3: Wet Lease In z operatorem z państwa III wymaga oddzielnego zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Zezwolenie to jest wydawane przez Departamentem Rynku Transportu Lotniczego (LER) w oparciu o opinię wydaną przez LOL.

6.2. Umowa ramowa

Pojawiający się problem niemożliwości uzyskania uprzedniego zatwierdzenia umowy leasingu w sytuacjach konieczności szybkiego użycia obcego statku powietrznego rozwiązany został poprzez zatwierdzenie umowy ramowej.

Dla przewoźników lotniczych - przewidując możliwość wystąpienia potrzeby operacyjnej i konieczności krótkotrwałego leasingu wraz z załogą (wet lease in), operator polski – leasingobiorca, może zawrzeć umowę ramową z więcej niż jednym leasingodawcą pod warunkiem, że każdy z nich spełnia wymagania ORO.AOC.110 rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Wszyscy potencjalni leasingodawcy powinni być umieszczeni w rejestrze prowadzonym przez przewoźnika polskiego tj. leasingobiorcę.

W celu umieszczenia w ww. wykazie operatora z państwa trzeciego, musi on przejść uprzednio proces uznania zagranicznego certyfikatu AOC na podstawie art. 162a ustawy Prawo lotnicze.

Dla firm prowadzących operacje specjalistyczne / operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka – przewidując możliwość wystąpienia potrzeby operacyjnej i konieczności krótkotrwałego leasingu wraz z załogą, firma polska – leasingobiorca, może zawrzeć umowę ramową z więcej niż jednym leasingodawcą pod warunkiem, że każdy z nich spełnia wymagania

ORO.SPO.100 lit. c) pkt. 1 rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Wszyscy potencjalni leasingodawcy powinni być umieszczeni w rejestrze prowadzonym przez przewoźnika polskiego tj. leasingobiorcę.

Zawartość umowy ramowej jest identyczna jak umowy standardowej.

Prezes ULC prowadzi własny rejestr umów ramowych dla każdego operatora.

Operator polski każdorazowo zawiadamia Prezesa ULC o fakcie zastosowania tej formy leasingu (bez konieczności uzyskania uprzedniego zatwierdzenia umowy). W zgłoszeniu należy podać następujące informacje:

- dane leasingodawcy;
- daty wykonania operacji;
- statki powietrzne;
- przyczyna operacyjna warunkująca wykorzystanie zgody ogólnej.

Zgoda ogólna może być wykorzystywana nie więcej niż przez 10 dni w miesiącu kalendarzowym. LOL-3 w sytuacji stwierdzenia, że operator przekroczył ww. termin zawiadamia o tym fakcie Naczelnika LOL 1 lub LOL 2 (w zależności od tego czy przekroczenie terminu dotyczy przewoźnika lotniczego czy operatora wykonującego operacje specjalistyczne /operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka) oraz wszczyna postępowanie ws. nałożenia administracyjnej kary pieniężnej z art. 209ug ustawy Prawo lotnicze.

6.3. Umowa wzięcia statku powietrznego w leasing wraz z załogą (tzw. wet lease in)

Leasing statku powietrznego z załogą (*wet-lease*) ma miejsce, kiedy operator dający statek w leasing zapewnia załogę, personel pokładowy, obsługę techniczną oraz ubezpieczenie.

Kierowanie operacjami zapewnia operator oddający statek powietrzny w leasing i zapewnia, aby statek powietrzny był użytkowany w oparciu o Certyfikat AOC wydany przez władzę lotniczą państwa rejestracji (w przypadku przewozu pasażerów/ładunków) lub przyjmuje na siebie pełną odpowiedzialność za użytkowanie statku powietrznego (w przypadku operacji specjalistycznych).

W przypadku załóg mieszanych kiedy piloci pochodzą od obcego Operatora dającego statek powietrzny w leasing, natomiast personel pokładowy jest polski, operator dający statek powietrzny w leasing musi rozstrzygnąć problem

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 4/8
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

wspólnego języka oraz unifikacji kwalifikacji i ustanowienia wspólnych procedur (np. postępowania w razie ewakuacji).

Umowa damp lease traktowana jest jak umowa wet lease obejmująca tylko załogę kokpitu. Personel pokładowy zapewniany jest przez leasingobiorcę.

6.4. Umowa wzięcia statku powietrznego bez załogi (tzw. dry lease in)

Leasing statku powietrznego bez załogi (*dry lease*) ma miejsce, kiedy operator biorący statek powietrzny w leasing zapewnia załogę oraz jest stroną upoważnioną i odpowiedzialną za realizowanie operacji lotniczych wraz ze wszystkimi obowiązkami z tego wynikającymi.

Jednym z warunków uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu na wzięcie w leasing obcego statku powietrznego bez załogi (*dry-lease in*) przez operatora polskiego jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad jego eksploatacją, które może nastąpić poprzez:

- zawarcie porozumienia pomiędzy władzami lotniczymi państwa rejestracji a Prezesem ULC, zgodnie z art. 83 bis Konwencji chicagowskiej oraz art. 32 ustawy Prawo lotnicze, lub
- przerejestrowanie samolotu do polskiego Rejestru Statków Powietrznych.

Forma dry lease in wymaga wykreślenia statku powietrznego z certyfikatu AOC leasingodawcy i wpisanie go do certyfikatu AOC leasingobiorcy.

W przypadkach umów leasingu typu *dry-lease* inicjatywa i decyzje w sprawie przekazania funkcji i odpowiedzialności państwa rejestracji oraz zawarcia porozumienia z państwem operatora należą do władzy lotniczej państwa rejestracji.

W przypadku umów dry lease in pomiędzy operatorami wykonującymi operacje specjalistyczne / operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka Prezes Urzędu ma obowiązek gromadzić informacje na temat jak jest sprawowany nadzór nad statkiem powietrznym, którego umowa dotyczy, przez Państwo rejestracji.

6.5. Umowa oddania polskiego statku powietrznego bez załogi (tzw. dry lease out)

Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu na oddanie w leasing bez załogi (*dry-lease out*) **polskiego statku** powietrznego **Przewoźnikowi zagranicznemu** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad jego eksploatacją, które może nastąpić poprzez:

- zawarcie porozumienia pomiędzy władzami lotniczymi państwa leasingobiorcy a Prezesem ULC, zgodnie z art. 83 bis Konwencji chicagowskiej oraz art. 32 ustawy Prawo lotnicze, lub
- przerejestrowanie samolotu do Rejestru Statków Powietrznych państwa leasingobiorcy.

7. UMOWA 83BIS O PRZEKAZANIE NADZORU NAD STATKAMI POWIETRZNYMI

Państwo posiadające w swoim Rejestrze statek powietrzny ma obowiązek utrzymywać nadzór nad tym statkiem i jego eksploatacją i musi mieć gwarancję, że statek powietrzny oddany w leasing operatorowi prowadzącemu działalność pod nadzorem władzy innego państwa, będzie użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji.

Państwo rejestracji może upoważnić państwo operatora, pod warunkiem uzyskania zgody tego państwa, do realizowania niektórych funkcji nadzoru. Przeniesienie upoważnień i uprawnień zależy wyłącznie od woli zainteresowanych państw. Nie zwalnia to jednak całkowicie państwa rejestracji z jego międzynarodowych zobowiązań wynikających z Konwencji.

W celu ujednolicenia zasad przenoszenia niektórych zadań, funkcji i obowiązków pomiędzy państwem rejestracji i państwem operatora dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych przyjęto zmianę do art. 83 bis Konwencji chicagowskiej wprowadzoną do stosowania protokołem w sprawie zamiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonym w Montrealu dnia 6 października 1980 r. (Dz. U. z 2002 r. nr 58 poz. 527).

Przekazanie nie będzie skuteczne zanim umowa między państwami, w których jest ona zawierana, nie zostanie zarejestrowana w ICAO i podana do wiadomości publicznej, stosownie do artykułu 83 bis Konwencji chicagowskiej.

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 5/8
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

Zgodnie z treścią art. 83 bis Konwencji chicagowskiej oraz art. 32 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, obowiązek powiadomienia Sekretarza ICAO o przekazaniu funkcji nadzoru innemu państwu spoczywa na państwie przekazującym te funkcje i w przypadku operatora polskiego jest to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (LOL 3 za pośrednictwem LSM).

Inicjatywa (list intencyjny) powinna wyjść od Nadzoru Państwa chcącego przekazać nadzór nad danym statkiem powietrznym. Treść porozumienia powinna być zgodna z Cir. 295_LE/2.

8. ZMIANA PAŃSTWA REJESTRACJI NA CZAS LEASINGU STATKU POWIETRZNEGO BEZ ZAŁOGI

Zmiana rejestru zagranicznego statku powietrznego w okresie jego użytkowania przez Przewoźnika polskiego w formule leasingu bez załogi (*dry-lease in*) i zarejestrowanie go w rejestrze polskim często może się okazać jedynym możliwym rozwiązaniem problemów, wynikających z obowiązku uznania licencji i uprawnień personelu latającego i technicznego przez państwo rejestracji, a także dla utrzymania świadectwa zdatności do lotu (CofA) statku użytkowanego w formule leasingu.

Operator polski zamierzający zarejestrować na czas leasingu lub wspólnego użytkowania statek powietrzny zarejestrowany w rejestrze innego państwa w rejestrze polskim albo zamierzający wykreślić na czas leasingu swój statek powietrzny z rejestru polskiego i zarejestrować go w rejestrze państwa leasingobiorcy musi spełnić wymagania rozporządzenia w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru.

Przeniesienie rejestracji statku z rejestru obcego do polskiego skutecznie usuwa problem wyznaczenia państwa sprawującego nadzór, podobnie jak konsekwentnie likwiduje problem zawierania porozumienia między nadzorami, uznawania licencji załóg i obsługi technicznej, gdyż organem sprawującym nadzór automatycznie stanie się wtedy Prezes Urzędu.

9. UZNANIE OBCEGO CERTYFIKATU OPERATORA LOTNICZEGO

Jednym z warunków uzyskania przez Przewoźnika polskiego zezwolenia Prezesa Urzędu na wzięcie w leasing statku wraz z załogą (*wet lease in*) od Przewoźnika innego niż

Przewoźnik UE będzie uznanie zagranicznego Certyfikatu AOC zgodnie z art. 162a ustawy Prawo lotnicze oraz rozdziałem 6 rozporządzenia w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

Procedurze uznania zagranicznego certyfikatu podlegają certyfikaty AOC operatorów z państw trzecich lub wydane na podstawie przepisów innych niż unijne. W praktyce, potrzeba uznania zagranicznego certyfikatu występuję wyłącznie w przypadku wykonywania operacji lotniczych na rzecz operatora polskiego (tj. w wyniku zawarcia umowy w trybie *wet lease in*).

Certyfikaty wydawane przez EASA lub w jej imieniu przez Władze Lotnicze państw Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 oraz art. 162b ustawy Prawo lotnicze są uznawane automatycznie.

UWAGA 1: Uznanie certyfikatu zagranicznego może być uzależnione od wyniku audytu, jaki inspektorzy Urzędu przeprowadzą u posiadacza certyfikatu (art. 162a ust. 4 ustawy Prawo lotnicze).

UWAGA 2: Prezes Urzędu może cofnąć uznanie Certyfikatu AOC wydanego przez obce władze lotnicze, jeśli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania potrzebne dla jego wydania lub utrzymania ważności (art. 162a ust. 5 ustawy Prawo lotnicze).

Proces uznawania obcego Certyfikatu jest oddzielnym procesem, niezbędnym do przeprowadzenia przed wydaniem zatwierdzenia umowy leasingu.

Celem uzyskania omawianego uznania, posiadacz certyfikatu (lub osoba/podmiot go reprezentujący), składa wniosek do Prezesa Urzędu wraz z niezbędnymi załącznikami. W tym celu stosuje się standardowy druk ULC-UCZ-01.

Wniosek pod względem formalnym weryfikowany jest przez LOL-3, natomiast pod względem merytorycznym opiniowany jest przez LOL-1 oraz LTT. Jeżeli z analizy przedłożonych dokumentów nie wynika, że do wydania przedmiotowego certyfikatu zostały zastosowane wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom stosowanym w Polsce, Dyrektor Departamentu działając z upoważnienia Prezesa Urzędu może

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 6/8
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	--	--

podjąć decyzje o konieczności wykonania audytu sprawdzającego u jego posiadacza (art. 162a ust. 4 ustawy Prawo lotnicze). Potwierdza to swoim podpisem na druku Listy Kontrolnej.

W audycie powinni uczestniczyć inspektorzy LOL oraz LTT (o ile wystąpiły wątpliwości w obszarze zdatości do lotu). Przewodniczącym audytu jest inspektor LOL. Zakres audytu jest określany indywidualnie przez Dyrektora LOL w „Instrukcji wyjazdowej”, w zależności od zidentyfikowanych rozbieżności co do zastosowanych norm bezpieczeństwa. W sytuacji gdy audyt jest konieczny tylko w obszarze zarządzania zdatością do lotu, Dyrektor LOL może, w porozumieniu z Dyrektorem LTT, wycofać inspektora operacyjnego ze składu zespołu i przekazać całość spraw związanych z przeprowadzeniem audytu do LTT. Wyniki tak przeprowadzonego audytu muszą zostać przekazane do LOL-3.

Uznanie zagranicznego certyfikatu lub odmowa jego uznania następuje w drodze decyzji administracyjnej. Zastosowanie do niniejszego postępowania ma procedura nr PR-ADM-02 „Ogólne zasady postępowania administracyjnego”.

10. WYKONYWANIE OPERACJI SPO ORAZ OPERACJI SPO HR PRZEZ OPERATORÓW INNYCH NIŻ OPERATOR POLSKI

W przypadku państw unijnych oraz państw EFTA, w których obowiązują przepisy rozporządzenia (UE) nr 965/2012 operator unijny prowadzący operacje specjalistyczne (inne niż transgraniczne zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka), po zgłoszeniu działalności w swoim państwie (ORO.DEC.100 i ORO.SPO.110) może prowadzić usługi również na terenie Polski.

Stosownie do art. 163e ustawy Prawo lotnicze ww. operator, jest obowiązany zgłosić Prezesowi Urzędu zamiar wykonywania danej operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed jej rozpoczęciem. Zgłoszenia można dokonać na adres e-mail lol@ulc.gov.pl. W zgłoszeniu należy podać:

- nazwę operatora;
- statki powietrzne;
- rodzaj wykonywanych operacji;
- termin wykonywania operacji;
- obszar wykonywania operacji.

W przypadku transgranicznych zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka,

niezbędne jest uprzednie zawarcie porozumienia między Urzędem Lotnictwa Cywilnego a Władzą Lotniczą państwa operatora (ARO.OPS.150 lit. f) rozporządzenia (UE) nr 965/2012). W momencie otrzymania wniosku o wydanie zezwolenia na ww. operacje - właściwy organ dla operatora weryfikuje jego Ocenę Ryzyka oraz Standardowe Procedury Operacyjne (SOP) w porozumieniu z właściwym organem dla miejsca, w którym planuje się przeprowadzenie operacji. Jeśli oba organy stwierdzą, że ww. dokumenty są zgodne z wymaganiami, właściwy organ dla operatora wydaje zezwolenie.

W przypadku operatorów polskich, wniosek wpływa do LOL 5, który następnie przekazuje go do LOL 3 celem uzgadniania go pod względem merytorycznym z LOL 2 oraz właściwą obcą Władzą Lotniczą. Wynik końcowy uzgodnień przekazywany jest do LOL 5 który dokonuje odpowiednich zmian w Zezwoleniu na wykonywanie operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka.

W przypadku operatorów z państw obcych, wniosek przekazywany jest bezpośrednio do LOL 3, który uzgadnia go pod względem merytorycznym z LOL 2. Wynik końcowy przekazywany jest w formie pisma informacyjnego do Właściwej Władzy Lotniczej celem wydania lub odmowy wydania zezwolenia na wykonywanie transgranicznych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka na terytorium Polski.

Uzgodnienie ww. wniosków odbywa się poprzez listę kontrolną nr LK-SPO_HR-TR.

Podmiot zamierzający wykonywać zarobkowe operacje specjalistyczne statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1 ustawy Prawo lotnicze, oraz statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze, składa Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1, wraz z wymaganą w tych przepisach dokumentacją (tzw. PL-6).

11. ZAŁĄCZNIKI

- Wniosek ULC-lease-01
- Wniosek ULC-lease-02
- Analiza porównawcza – leasing AOC AN-lease-01
- Analiza porównawcza - leasing SPO AN-lease-02
- Lista kontrolna – leasing AOC LK-lease-01
- Lista kontrolna – leasing SPO LK-lease-02
- Lista kontrolna - LK-SPO_HR-TR

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 7/8
--	--	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

- Wniosek o uznanie obcego certyfikatu ULC-
UJC-01

CELOWO
POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO

PUSTE