

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

## 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.

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 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

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Szczegółne przypadki certyfikacji</b>
---------------------------------	--	--

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 Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U.UE.L.2012.296.1), dalej „rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012”.

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 towarów, stanowią przepisy ORO.AOC.110 i ARO.OPS.110 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

Ponadto dla ww. zatwierdzeń zastosowanie mają następujące regulacje prawne:

- a) Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. nr 78 poz. 483), dalej „Konstytucja RP”;
- b) Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm.), dalej „k.c.”;
- c) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 z późn. zm.), dalej „ustawa Prawo lotnicze”;
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1400), dalej „rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym”;
- e) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.), dalej „Konwencja chicagowska”;
- f) **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr**

**376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.Urz.UE.L 2018 Nr 212, str. 1), dalej „rozporządzenie (WE) nr 2018/1139”;**

- g) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U.UE.L.2014 L 362, poz. 1), dalej „rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014”;
- h) Rozporządzenie Parlamentu i Rady (WE) Nr 2111/2005 z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U.UE.L.2005.344.15 z późn. zm.), dalej „rozporządzenie (WE) nr 2111/2005”;
- i) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U.UE.L.2008.293.3), dalej „rozporządzenie (WE) nr 1008/2008”;
- j) Podręcznik ICAO Doc. 8335/5, część V, rozdziały 1-3;
- k) 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.);
- l) materiał doradczy EASA Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) dla rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

**Uwaga:** ww. aktualne dokumenty zawarte są w PNO 1-01-06 „Vademecum Inspektora”.

## 3. PRZEDMIOT PROCEDURY ORAZ ZAKRES JEJ STOSOWANIA

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia wniosków od podmiotów będących:

- 1) operatorami wykonującymi zarobkowe operacje specjalistyczne, lub

Wydanie z: 29.10.2018 Zmiana Nr: 11	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	<b>PNO-3-10-00</b> Strona 2/8
--	--	----------------------------------

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

2) operatorami wykonującymi operacje przewozu pasażerów/towarów,  
o zatwierdzenie zawartej umowy leasingu.

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/towarów.

#### 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/towarów;
- ULC-LEASE-02 – dla zatwierdzenia umowy wynajmu statku powietrznego od operatora 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.

#### 5. PROCEDURA ROZPATRYWANIA WNIOSKU

Wniosek rozpatrywany jest przez Inspektorat LOL-3 (pod względem formalnym) oraz Inspektoraty LOL-1 / LOL-2 i Departament LTT kiedy wynajem dotyczy operatorów spoza UE - 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 nr LK-LEASE-01 i LK-

LEASE-02 (w zależności od rodzaju prowadzonej działalności w ramach umowy leasingu).

Wnioskodawca informowany jest o wyniku postępowania w formie Zawiadomienia.

### 6. CHARAKTERYSTYKA UMÓW LEASINGU

#### 6.1. Umowa leasingu

Operacje użytkowania statków powietrznych w formule leasingu, czarteru oraz wymiany pomiędzy operatorami są formą, w ramach której operator stwarza sobie możliwości wykonywania operacji lotniczych. 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.

Umowy leasingu mogą być długoterminowe lub krótkoterminowe. Te ostatnie są zawierane w celu pokrycia zapotrzebowania operatora na statki powietrzne wynikające z potrzeb operacyjnych.

Rozróżniane są dwie podstawowe kategorie umów leasingu statków powietrznych:

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

Umowa leasingu statku powietrznego musi spełniać wymagania formalne podane w k.c. i zawierać klauzulę uprawniającą operatora do pobierania pożytków (art. 693 § 1 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 świadectwa zdolności 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:

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

1) każde wzięcie (bez względu na formę) przez Przewoźnika polskiego w leasing statku powietrznego od Przewoźnika obcego lub należącego do osoby prawnej lub fizycznej (wet lease in, dry lease in).

2) 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 Urzędu o tym fakcie. Przewoźnik polski pozostaje operatorem tego statku powietrznego i wszelkie operacje muszą być zgodne z jego AOC.

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

- 1) każde wzięcie statku powietrznego w leasing z załogą statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego;
- 2) 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 stwierdzi, że zaistniały okoliczności wymienione w przepisie ARO.OPS.110 lit. b) i c) lub ARO.OPS.155 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

**UWAGA 1:** Nie będą udzielane zezwolenia 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.

## 6.2. Umowa ramowa

Pojawiający się problem niemożliwości uzyskania uprzedniego zatwierdzenia umowy leasingu w sytuacjach konieczności szybkiego użycia obcego statku powietrznego rozwiązany został poprzez stosowanie zatwierdzenia 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, które zostały wykorzystane do wykonania operacji lotniczych w ramach umowy ramowej;
- przyczyna operacyjna warunkująca wykorzystanie zgody ogólnej.

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

Zgoda ogólna może być wykorzystywana nie więcej niż przez 5 dni w miesiącu kalendarzowym. LOL-3 w sytuacji stwierdzenia, że operator przekroczył ww. termin zawiadania o tym fakcie Naczelnika LOL 1 i Inspektora POI danej firmy. Inspektor POI ma obowiązek skontaktować się z operatorem w celu uzyskania wyjaśnień nt. przyczyn przekroczenia terminu. Na podstawie uzyskanych informacji Inspektor POI podejmuje decyzję jakie środki naprawcze powinny być zastosowane przez operatora.

### 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, zapewnienie zdatności do lotu i zarządzanie zdatnością techniczną statku powietrznego będącego przedmiotem leasingu oraz ubezpieczenie wymagane dla realizowanych operacji z przewozu pasażerów/ładunków. W tym przypadku, 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 wspólnego języka oraz unifikacji kwalifikacji i ustanowienia wspólnych procedur (np. postępowania w razie ewakuacji) przez umieszczenie odpowiednich zapisów w umowie leasingowej oraz swojej Instrukcji Operacyjnej i dostarczenie personelowi obcojęzycznemu kopii tych instrukcji w języku dla nich zrozumiałym.

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

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

Jednym z warunków uzyskania zezwolenia Prezesa na wzięcie w leasing obcego statku powietrznego bez załogi (*dry-lease in*) przez operatora polskiego jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku przez Prezesa Urzędu, zawartego w formie pisemnego porozumienia pomiędzy władzami lotniczymi państwa rejestracji a Prezesem, zgodnie z art. 83 bis Konwencji chicagowskiej oraz art. 32 ustawy Prawo lotnicze, lub zarejestrowanie obcego statku powietrznego w polskim rejestrze oraz wpisaniem tego statku powietrznego do certyfikatu AOC leasingobiorcy.

Jeżeli zainteresowane państwa nie uzgodniły przeniesienia obowiązków i odpowiedzialności w zakresie nadzoru nad statkiem powietrznym wynajętym na zasadzie umowy *dry-lease*, to obowiązki wynikające z Konwencji chicagowskiej pozostają w państwie rejestracji, a operator biorący statek w leasing powinien upewnić się i udowodnić, że:

- statek powietrzny będzie obsługiwany zgodnie z wymaganiami o utrzymaniu ciągłej zdatności do lotu, obowiązującymi w państwie rejestracji;
- statek powietrzny będzie użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji, ale na warunkach określonych w Certyfikacie AOC, Specyfikacjach Operacyjnych oraz w Instrukcji Operacyjnej Przewoźnika biorącego statek w leasing.

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 przypadkach gdy właściciel statku powietrznego użytkowanego w formule leasingu wraz z załogą nie posiada w ogóle Certyfikatu AOC (GM1 ARO.OPS 110(b)), przewoźnik posiadający certyfikat AOC musi mieć formalne i praktyczne możliwości sprawowania nadzoru nad kwalifikacjami załóg, obsługą techniczną i metodami eksploatacji tego statku. W przeciwnym przypadku państwo przewoźnika zamierzającego wziąć statek w leasing wraz z załogą, **musi odmówić** swojego zezwolenia na taką operację.

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,

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

którego umowa dotyczy, przez Państwo rejestracji.

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

Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa na oddanie w leasing bez załogi (*dry-lease out*) **polskiego statku powietrznego Przewoźnikowi zagranicznemu** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku oraz nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu. W sytuacji gdy stroną jest Przewoźnik z państwa trzeciego mają zastosowanie regulacje ujęte w art. 83 bis Konwencji chicagowskiej i art. 32 ustawy Prawo lotnicze.

Przedmiotem analiz będzie ustalenie, na podstawie przedstawionych przez Przewoźnika dokumentów, faktycznego stanu prawnego i merytorycznego oraz podjęcie decyzji w sprawach dotyczących wyznaczenia warunków i ewentualnych ograniczeń w użytkowaniu statku, związanych z kwalifikacjami Przewoźnika biorącego statek polski w leasing oraz porozumienia o przekazaniu pewnych funkcji i uprawnień Prezesa w ręce nadzoru lotniczego państwa Przewoźnika, dotyczących:

- możliwości sprawowania nadzoru nad zagranicznym Przewoźnikiem i operacjami prowadzonymi przez niego przy użyciu polskiego statku powietrznego;
- zapewnienia przez Przewoźnika zagranicznego wymaganej obsługi technicznej na lotnisku bazowym, w portach docelowych i tranzytowych;
- programu obsługi technicznej;
- stosowania MEL;
- fachowości, licencji i uprawnień personelu latającego;
- sposobu kierowania operacjami i pełnienia nadzoru operacyjnego przez obcego Przewoźnika;
- innych uwarunkowań i ograniczeń wynikających z umowy leasingu i/lub wymagań przepisów krajowych i międzynarodowych albo warunków użytkowania podanych w zatwierdzonej dokumentacji eksploatacyjnej statku.

#### 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 funkcji państwa rejestracji. Takie przeniesienie uprawnień i uprawnień zależy wyłącznie od woli zainteresowanych państw, a zakres udzielonych i przyjętych uprawnień będzie zależeć wyłącznie od uzgodnień pomiędzy tymi państwami co do warunków i zakresu przekazywanych przez państwo rejestracji funkcji nadzoru państwu operatora. 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.

Zgodnie z treścią art. 83 bis Konwencji 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.

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

Wydanie z: 29.10.2018 Zmiana Nr: 11	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	<b>PNO-3-10-00</b> Strona 6/8
--	--	----------------------------------

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

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 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. z 2015 r. poz. 1617 tj.).

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.

Z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej, w Polsce zaczęły obowiązywać także przepisy prawa unijnego, które są stosowane bezpośrednio, co oznacza, że w polskim systemie prawnym funkcjonują na równi z przepisami polskimi, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami polskimi, skutkiem czego certyfikaty wydawane przez EASA lub w jej imieniu przez Władze Lotnicze państw Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 są uznawane automatycznie bez potrzeby

wszczynania procedury uznania zagranicznego certyfikatu.

**UWAGA 1:** Uznanie certyfikatu zagranicznego może być uzależnione od wyniku audytu, jaki inspektorzy Urzędu przeprowadzą u posiadacza certyfikatu.

**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).

**UWAGA 3:** Uznanie certyfikatu zagranicznego podlega opłacie lotniczej.

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

Zgodnie z art. 162a ustawy Prawo lotnicze oraz rozdziałem 6 rozporządzenia w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym certyfikaty zagraniczne, inne niż wydane zgodnie z przepisami UE, podlegają procedurze uznania przez Prezesa Urzędu. Procedura uznania dotyczy zarówno certyfikatów przewoźników lotniczych AOC (spoza UE lub wydanych wg przepisów innych niż przepisy UE), jak również certyfikatów operatorów usług lotniczych (AWC).

Posiadacz certyfikatu (lub osoba/podmiot go reprezentujący) musi złożyć wniosek do Prezesa Urzędu wraz z niezbędnymi załącznikami. W tym celu stosuje się standardowy druk ULC-UCZ-01.

Wniosek opiniuje merytorycznie wyznaczony inspektor prowadzący z LOL oraz wskazani pracownicy Departamentu Techniki Lotniczej (do decyzji Dyrektora LTT). Jeżeli z analizy przedłożonych dokumentów nie wynika, że do wydania rzeczzonego certyfikatu zostały zastosowane wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom stosowanym w Polsce (jako minimum wymagana jest zgodność ze stosownymi załącznikami do Konwencji chicagowskiej). Dyrektor Departamentu działając z upoważnienia Prezesa Urzędu może podjąć decyzję 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

Wydanie z: 29.10.2018 Zmiana Nr: 11	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	<b>PNO-3-10-00</b> Strona 7/8
--	--	----------------------------------



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

zdatności 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 zdatnością 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 Departamentu LTT. Wyniki tak przeprowadzonego audytu muszą zostać przekazane do LOL.

W przypadku pozytywnego wyniku audytu lub odstąpienia od konieczności wykonania audytu (przedstawione dokumenty potwierdzają spełnienie wymagań i procedur zgodnie z właściwymi załącznikami ICAO) wydawana jest decyzja o uznaniu zagranicznego certyfikatu.

Rozpatrując wniosek o uznanie zagranicznego certyfikatu, Departament Operacyjno-Lotniczy działa na podstawie procedury nr PR-ADM-02 opisanej w rozdziale 2.1 (Dział 1) niniejszego podręcznika „Ogólne zasady postępowania administracyjnego”.

## **10. UZNANIE OBCEGO CERTYFIKATU USŁUG LOTNICZYCH**

**W przypadku państw unijnych oraz państw EFTA, w których obowiązują przepisy rozporządzenia Komisji (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.

**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 dokumentację operatora dotyczącą oceny ryzyka oraz jego standardowe procedury operacyjne (SOP) w porozumieniu z właściwym organem dla miejsca, w którym planuje się przeprowadzenie operacji. Jeśli oba organy stwierdzą, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ dla operatora wydaje zezwolenie.

**W przypadku operatorów z państw trzecich i operatorów unijnych wykonujących działalność z użyciem statków powietrznych wymienionych w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.Urz.UE.L 2018 Nr 212, str. 1):** obowiązuje dotychczasowy stan prawny tj. uznanie zagranicznego certyfikatu lub dokumentu równoważnego na podstawie art. 162a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 z późn. zm.).

## **11. ZAŁĄCZNIKI**

- Wniosek ULC-lease-01
- Wniosek ULC-lease-02
- Analiza porównawcza – leasing AOC AN-lease-01
- Analiza porównawcza - leasing w ramach SPO AN-lease-02
- Lista kontrolna – leasing AOC LK-lease-01
- Lista kontrolna – leasing SPO LK-lease-02
- Lista kontrolna - LK-SPO\_HR-TR
- Wniosek o uznanie obcego certyfikatu ULC-UZC-01

Wydanie z: 29.10.2018 Zmiana Nr: 11	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	<b>PNO-3-10-00</b> Strona 8/8
--	--	----------------------------------