|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego** | |
| Nr sprawy *(wypełnia ULC):* | |
| **Wypełnia ULC** |  | |
| Potwierdzenie wpływu ULC (POK): | Nr kancelaryjny: | Potwierdzenie wpływu LTT: |
|  |  |  |
| **Dekretacja** | *Inspektor prowadzący:* |  |
| **Wysłanie AutoCAW** | *Data:* | *Podpis:* |

**WNIOSEK**

**o wydanie Zezwolenia na loty**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Wnioskujący:**  *[Nazwa / Nazwisko Wnioskującego]* |  |
| **2. Znaki rozpoznawcze:** | **SP-** |
| **3. Właściciel statku powietrznego:** |  |
| **4. Wytwórca / Typ SP** | **5. Numer seryjny** |
| **6. Cel lotu** | |
| **7. Spodziewana data(y) wykonania lotu(ów) i czas trwania** | |
| **8. Konfiguracja statku powietrznego, której dotyczy zezwolenie**  8.1 Wyżej wymieniony statek powietrzny, dla którego wnioskuje się o Zezwolenie, jest zdefiniowany w:  *[podać odniesienie do dokumentów identyfikujących konfigurację statku powietrznego].*  8.2 Statek powietrzny jest w następującej sytuacji w odniesieniu do swojego terminarza obsługi:  *[Opisać status]* | |
| **9. Zatwierdzone Warunki lotu – załącznik do wniosku**  *[jeżeli nie są dostępne w chwili wnioskowania, podać odniesienie do wniosku o zatwierdzenie]* | |

**OŚWIADCZENIE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| W związku z realizacją obowiązku informacyjnego, o którym mowa w art. 13 w związku z art. 5 ust. 1 pkt a oraz art. 5 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), oświadczam że zostałem/am poinformowany że:   1. Administratorem moich danych jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego z siedzibą w Warszawie (02-247) przy ul. Marcina Flisa 2 Tel. +48225207200 E-mail kancelaria@ulc.gov.pl. 2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyznaczył Inspektora Ochrony Danych, z którym mogę się skontaktować w każdej sprawie dotyczącej przetwarzania moich danych poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres daneosobowe@ulc.gov.pl. 3. Urząd Lotnictwa Cywilnego przetwarza moje dane w celu w celu rozpoznania złożonego przeze mnie wniosku. 4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie zamierza przekazywać moich danych osobowych do państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych. | | 1. Moje dane osobowe przechowywane w Departamencie Techniki nie będą niszczone, natomiast dokumenty z postępowań administracyjnych będą przetwarzane przez okres 50 lat od zakończenia postępowania. 2. W związku z przetwarzaniem danych osobowych, przysługuje mi prawo do żądania od administratora: 3. dostępu do moich danych osobowych, 4. sprostowania moich danych osobowych, 5. usunięcia moich danych osobowych, 6. ograniczenia przetwarzania moich danych osobowych, 7. wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania moich danych osobowych, 8. cofnięcia zgody na przetwarzanie moich danych, które podałem/am dobrowolnie. 9. Przysługuje mi prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych. 10. Podanie danych osobowych wynika z przepisów prawa oraz mojej zgody na przetwarzanie. 11. Przekazane przeze mnie dane osobowe nie będą służyć do przetwarzania polegającego na zautomatyzowanym podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu |
| **10. Data** | **11. Nazwisko i podpis** | |

**INSTRUKCJE DODATKOWE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Pole 6:**  Należy używać niżej podanej terminologii i podać wszelkie dodatkowe informacje dla dokładnego opisania celu, np. miejsce, plan podróży….  (1) Opracowanie (prace rozwojowe):  - próby nowego statku powietrznego albo modyfikacji;  - próby nowej koncepcji płatowca, silnika, śmigła czy wyposażenia;  - wypróbowanie nowych sposobów użytkowania;  (2) Wykazanie spełnienia rozporządzeń albo specyfikacji certyfikacyjnych:  - certyfikacyjne próby w locie dla certyfikacji typu, wydania uzupełniającego certyfikatu typu, zmian do certyfikatu typu albo upoważnienia ETSO (*European Technical Standard Order*);  (3) Szkolenie załogi Organizacji Projektującej albo Produkującej:  - Loty dla szkolenia załóg, które będą wykonywać próby w locie dla celów projektowych albo produkcyjnych zanim będzie możliwe zatwierdzenie projektu i wydanie Świadectwa Zdatności do Lotu (*Certificate of Airworthiness, CofA*).  (4) Produkcyjne próby w locie nowego statku powietrznego z produkcji:  - Dla stwierdzenia zgodności z zatwierdzonym projektem, zazwyczaj będzie to ten sam program dla szeregu podobnych statków powietrznych;  (5) Przebazowanie statku powietrznego w trakcie produkcji:  - przebazowanie “zielonego” statku powietrznego na następne etapy lub końcowy etap produkcji.  (6) Loty samolotu dla przyjęcia przez odbiorcę:  - Przed sprzedażą / rejestracją statku powietrznego.  (7) Dostawa lub eksport statku powietrznego:  - Przed zarejestrowaniem statku powietrznego w państwie, w którym będzie wydane Świadectwo Zdatności do Lotu (*C of A*).  (8) Loty statku powietrznego dla przyjęcia przez Nadzór:  - W przypadku lotów kontrolnych dla Nadzoru przed wydaniem Świadectwa Zdatności do Lotu (*CofA*).  (9) Badanie rynku, włącznie ze szkoleniem załogi nabywcy:  - Loty dla prowadzenia rozpoznania rynku, demonstracji przy sprzedaży i szkoleniem załogi nabywcy statku powietrznego nie posiadającego Certyfikatu Typu albo dla którego nie określono / stwierdzono zgodności lub niezarejestrowanego statku powietrznego przed wydaniem Świadectwa Zdatności do Lotu (*CofA*)  (10) Wystawy i pokazy lotnicze:  - Loty statku powietrznego na wystawę lub pokazy i uczestnictwo w wystawie lub pokazach przed wydaniem zatwierdzenia projektu albo przed wykazaniem zgodności z zatwierdzonym projektem.  (11) Przebazowanie statku powietrznego do miejsca, gdzie mają być wykonane prace obsługowe albo przegląd zdatności do lotu (*airworthiness review*) mają być wykonane, albo do miejsca przechowywania:  - Przeloty statku powietrznego w przypadkach, gdy czynności obsługowe nie są wykonywane zgodnie z zatwierdzonym programem, gdy nie została wykonana AD, gdy pewne elementy wyposażenia nie wchodzące w skład Głównego Wykazu Minimalnego Wyposażenia, (Master *Minimum Equipment List, MEL*) nie działa albo gdy statek powietrzny odniósł uszkodzenia, które są większe od mających zastosowanie dopuszczalnych. | (12) Wykonywanie lotów statku powietrznego z ciężarem przekraczającym maksymalny certyfikowany ciężar do startu (*maximum certificated takeoff weight*) dla lotu przekraczającego normalny zasięg nad wodą, albo nad obszarami lądowymi, gdzie nie są dostępne odpowiednie miejsca do lądowania albo gdzie nie ma odpowiedniego paliwa:  - Przeloty nad wodą z dodatkowym zapasem paliwa.  (13) Bicie rekordów, wyścigi powietrzne albo podobne zawody:  - Loty treningowe i przeloty w tym celu także wchodzą w ten zakres  (14) Loty statku powietrznego spełniającego mające zastosowanie wymagania zdatności, przed stwierdzeniem spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska:  - Loty statku powietrznego, dla którego wykazano spełnienie wszystkich mających zastosowanie wymagań zdatności do lotu, ale dla którego nie stwierdzono spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska.  (15) Dla niekomercyjnej działalności lotniczej na indywidualnych nieskomplikowanych statkach powietrznych (*przypisek tłumacza: Informacje na temat “nieskomplikowanych statków powietrznych” w rozumieniu EASA są dodane na końcu przekładu polskiego tego dokumentu*) albo typach, dla których wydanie Świadectwa Zdatności albo Ograniczonego Świadectwa Zdatności nie jest właściwe.  - Dla statków powietrznych, które nie są w stanie praktycznie spełnić wszystkich mających zastosowanie wymagań zdatności do lotu,, takich jak pewne statki powietrzne nie mające posiadacza Certyfikatu Typu (ogólnie określane jako „osierocone – *orphan*”), albo statki powietrzne, które były objęte krajowymi systemami „Zezwoleń na Loty” i dla których nie wykazano spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymagań zdatności do lotu. Wybór polegający na wydaniu Zezwolenia na Wykonywanie Lotów dla takiego statku powietrznego powinien być dokonywany tylko jeżeli wydanie Świadectwa Zdatności albo Ograniczonego Świadectwa Zdatności nie jest możliwe z powodu okoliczności, które są poza bezpośrednim wpływem właściciela statku powietrznego, takimi jak brak odpowiednio certyfikowanych części zamiennych.  ***Uwaga:*** *Powyższy wykaz podaje przypadki, gdy Zezwolenie na Loty MOŻE być wydane; nie oznacza to, że w podanych przypadkach Zezwolenie na Loty MUSI być wydane. Jeżeli istnieją inne możliwości prawne dla umożliwienia wykonywania zamierzonych lotów (lotu), one także mogą być wykorzystane.*  Gdy wniosek dotyczy zmiany celu: należy podać odniesienie do poprzedniego wniosku i opisać nowy cel.  **Pole 8:**  To samo, co dla Formularza 18B EASA, pole 5.  **Pole 9:**  Odniesienie do:  1. Zatwierdzenia EASA, jeżeli warunki lotu są zatwierdzone przez EASA; albo  2. Formularz zatwierdzenia DOA (gdy ma zastosowanie), jeżeli zatwierdzone w ramach uprawnień DOA; albo  3. Zatwierdzenie właściwego Nadzoru. |