



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 9 czerwca 2008 r.

Nr 7

TREŚĆ:

Poz.

ZARZĄDZENIA:

- 70 — Nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Certyfikacji Lotnisk. 186
- 71 — Nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie uchylenia przepisów Zarządzenia Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 stycznia 2006 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO w zakresie ruchu lotniczego. 186
- 72 — Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie podziału zadań i organizacji współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. 187
- 73 — Nr 18 Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 czerwca 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Egzaminatora Praktycznego - Samoloty i Śmigłowce wersja 18/2005. 197

OBWIESZCZENIA:

- 74 — Nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 197
- 75 — Nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 czerwca 2008 r. w sprawie zawiadomienia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o różnicach występujących pomiędzy systemem krajowego prawa lotniczego a Załącznikami do Konwencji chicagowskiej. 198

WYTYCZNE:

- 76 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 4444. 211
- 77 — Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie uchylenia przepisów Wytycznych Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2003 r. w sprawie harmonogramu i procedury certyfikacji lotnisk. 211
- 78 — Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859. 212
-
-

70

ZARZĄDZENIE NR 15 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Certyfikacji Lotnisk

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) oraz w związku z § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 oraz z 2006 r. Nr 158, poz. 1125) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania w zakresie certyfikacji lotnisk i prowadzenia bieżącego nadzoru

nad lotniskami Podręcznik Certyfikacji Lotnisk stanowiący załącznik do zarządzenia²⁾.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520-73-14, (22) 520-73-15.

71

ZARZĄDZENIE NR 16 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2008 r.

w sprawie uchylecia przepisów Zarządzenia Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 stycznia 2006 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO w zakresie ruchu lotniczego

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Uchyla się Zarządzenie Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 stycznia 2006 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wyma-

gań ICAO w zakresie ruchu lotniczego (Dz. Urz. ULC Nr 1, poz. 1).

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558

72

ZARZĄDZENIE NR 17 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2008 r.

w sprawie podziału zadań i organizacji współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie § 2 ust. 1 oraz § 6 pkt 2 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu ULC (M. P. Nr 55 poz. 754 z 2004 r. Nr 28, poz. 478, Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784) oraz § 2 ust. 1 oraz § 6 Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 lutego 2008 r. (Dz. Urz. ULC Nr 2, poz. 28) zarządza się co następuje:

§ 1. W celu efektywnej realizacji zadań Urzędu Lotnictwa Cywilnego wprowadzam do stosowania podział zadań i organizację współpracy pomiędzy komórkami Urzędu określone w załącznikach do zarządzenia.

§ 2. Zobowiązuje komórki, o których mowa w § 1, do przestrzegania zasad określonych w załącznikach do Zarządzenia i do wprowadzenia ich w istniejących i opracowywanych dokumentach, w szczególności takich jak podręczniki, instrukcje, procedury.

§ 3. Traci moc Zarządzenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 stycznia 2006 r. w sprawie podziału zadań i organizacji współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. ULC Nr 3, poz.17).

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Załącznik 1 do Zarządzenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2008 r.

**Podział zadań i organizacja współpracy pomiędzy Departamentem Techniki Lotniczej
a innymi komórkami organizacyjnymi ULC**

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	PRZEPIS	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	ORGANIZACJE OBSŁUGOWE PART 145 PART M „F” 03/2004	Certyfikat	LTT-2	BDT Delegatury	LTT	LTT-5 Delegatury terenowe	
		Zakres zatwierdzenia	LTT-2	Delegatura	LTT-G	LTT-5 Delegatury terenowe	
		Charakterystyka	LTT-2	Delegatura	LTT-G	Delegatura	
		Zatwierdzenie osób nominowanych	LTT-2	Delegatura	LTT-2	Delegatura	
		Zatwierdzenie programów szkoleń na typ	LPL-3	Delegatura LTT-1	LPL-3	LTT-2 Delegatura	
2.	ORGANIZACJE ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU PART M „G” PART M „I” PL-6	Certyfikat	LTT-2	Delegatura	LTT	LTT-2 Delegatura	
		Zakres zatwierdzenia	LTT-2	Delegatura	LTT-G	LOL, LPL Delegatura	
		Charakterystyka	LTT-2	Delegatura	LTT-G	LOL, LPL, LTT-5 Delegatura	
		Zatwierdzenie osób nominowanych	LTT-2	Delegatura	LTT-2	Delegatura LTT-5	
		Umowy obsługowe	LTT-2	Delegatura	LTT-2	LTT-2 Delegatura	
		Programy obsługi	LTT-1	Delegatura	LTT-1	Delegatura	
		PDT	LTT-1	Delegatura	LTT-1	LTT-2, LTT-5 Delegatura	
		MEL	LTT-1	Delegatura LOL, LTT-3	LTT-1	LTT-2 Delegatura	
		Program Lotów Próbnych	LTT-3	Delegatura LTT-1	LTT-3	LTT-2, LTT-5 Delegatura	
		Monitorowanie Ciągłej Zdatności do Lotu	LTT-1	LTT-2 LOL-1	LTT	LTT-2 LOL-1	
Poświadczanie obsługi ARC	LTT-1 Delegatury	Delegatura LTT-2	Upoważniony inspektor	LTR, LTT-1 Delegatury			
3.	CERTYFIKACJA WYROBÓW LOTNICZYCH PART 21 PODCZEŚĆ H PODCZEŚĆ I PODCZEŚĆ P	Instrukcja użytkowania w Locie - AFM / HFM Wzorzec w procesie certyfikacji	LTT-3	LTT-1 Delegatury	LTT-G	LTT-5 LTT-1	Dotyczy statków powietrznych projektowanych w Polsce
		Instrukcja użytkowania w Locie - AFM / HFM Statki powietrzne seryjne	LTT-1	LTT-3 LTT-5	LTT-G EASA	LTT-5	

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	PRZEPIS	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
3.	CERTYFIKACJA WYROBÓW LOTNICZYCH PART 21 PODCZĘŚĆ H PODCZĘŚĆ I PODCZĘŚĆ P	Instrukcja Obsługi Technicznej -MM- wzorzec w procesie certyfikacji	LTT-3	LTT-1 LTT-2	LTT-G EASA	LTT-5	Dotyczy statków powietrznych projektowanych w Polsce
		Instrukcja Obsługi Technicznej -MM- Statki powietrzne seryjne	LTT-5	LTT-1 LTT-3 Delegatury	LTT-G	LTT-5	
		Świadectwo Zdatości do Lotu CofA EASA 25/24 ICAO Aneks 8	LTT-1 Gr. 1 Delegatury Gr. 2	---	Upoważniony inspektor	LTR LTT-1 Gr. 1 Delegatury Gr. 2	
		Eksportowe Świadectwo Zdatości do Lotu - CofA for E	LTT-1 Gr. 1 Delegatury Gr. 2	LTT-4	LTT-G	LTR LTT-1 Gr. 1 LTT-4 Delegatury Gr. 2	
		Pozwolenie na lot - warunki lotu określa EASA	LTT-1	LTT-3	LTT-G	LTR LTT-1	
		Pozwolenie na lot - warunki lotu określa ULC	LTT-1	LTT-3	LTT-1	LTR LTT-1	
		Program Lotów Próbnych Doświadczalnych	LTT-3	LTT-1 LPL-1 Delegatury	LTT-3	LTT-1 Delegatury	
4.	Załącznik 16	Wydawanie zgody / odmowa na operacje lotnicze do / z RP samolotami niespełniającymi norm hałasowych Rozdział 3 z I tomu Aneksu 16 ICAO	LER	LTT-6 LOL	L	LER LOL	LER oprotestował ten zapis. Do decyzji Kierownictwa.
		Wydawanie zezwolenia ogólnego lub eksploatacyjnego dla obcych przewoźników lotniczych	LER	LOL-1 LTT-6	LER	LER LOL-1	
		Prowadzenie spraw związanych z hałasem i ochroną środowiska wokół lotnisk	LTL LBE	LTT-6 LOL	LTL LBE L	LTL LTT-6	
		Wydawanie Świadectw Hałasu dla statków powietrznych seryjnych	LTT-6	LTT-3	LTT-6		
		Wydawanie Świadectw Hałasu dla typu statku powietrznego nie podlegającego kompetencjom EASA	LTT-6	LTT-3, Delegatury	LTT-6, Upoważniony inspektor	LTT-5, LTT-6	
5.	Rozporządzenie 216/2008	Wydawanie odstępstw zgodnie z 14 ust. 6	LTT-1 - statki powietrzne LTT-3 - sprawy certyfikacyjne	LTT-3 LEP LTT-2 LTT-1	LT	LEP - dla dużych odstępstw z notyfikacją do KE LTT-1 LTT-3 Delegatury w miarę potrzeb	

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	PRZEPIS	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
6.	JAR-OPS 1/3	Certyfikacja AOC / AWC (Wniosek przewoźnika) (Protokół zamknięcia)	LOL	LOB LTT-2	L	---	
		Certyfikat AOC / AWC + Specyfikacje Operacyjne	LOL	LTT-2 Skład floty	L	LTT-2 LER	LTT-2 tylko skład floty
		Instrukcja Operacyjna (IO) - Dział A	LOL	wg potrzeb oraz kompetencji (LPL, LTT-1, LOŻ, LOB, LTL)	L	LOL Delegatury	Przy pierwszym zatwierdzeniu uzgadniająca: LPL, LTT-1, LOŻ, LOB, LTL
		Instrukcja Operacyjna (IO) - Dział B (FCOM / AOM) + (SOP)	LOL	LTT-1	LO	---	
		Instrukcja Operacyjna (IO) - Dział C (Trasy i lotniska)	LOL	LTL	LO	---	
		Instrukcja Operacyjna (IO) - Dział D (szkolenie)	LOL	LPL	LO	LOL LPL Delegatury	Inne komórki wg potrzeb i kompetencji
		MEL / CDL	LTT-1	LOL (tylko MEL)	LTT-G	LTT-5 LTT-1 LOL	
		EQP	LOL	LTT-1 Delegatury	LOL	LTT-1 Delegatury	
		ETOPS - podręcznik obsługi technicznej	LTT-1	---	LTT-G	LTT-5 LTT-1	
		Podręczniki Operacji Specjalnych RVSM, MNSP, ACAS II, B-RNAV, P-RNAV, HEMS, ETOPS, DGR, CAT II, III, itp.	LOL	wg potrzeb oraz kompetencji (LPL-2, LTT-1, LOŻ, LTL)	LOL	wg potrzeb LTT-1, LPL, LOŻ, LTL	
		Umowa leasingu (CC art. 83 bis)	LOL	LTT-1 LTT-2 (część techniczna)	L	LTT-1 LTT-2 (kopia decyzji)	
		ALT (kody)	LOŻ	LTT-1	LO	LTR LTT-1 LOL	
		Mode „S”	LOŻ	---	LO	LTR LTT-1 LOL	
Odstępstwa (JAR-OPS 1.010)	LO	LTT-1 LTT-2	L	LTT-1 LTT-2 LOL			
7.	PART 66/147	Charakterystyka Organizacji Part-147 szkolącej na typ statku powietrznego	LPL-3	LTT-2	L	LPL-3	
		Instrukcja Ośrodka Szkolenia Lotniczego (na statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce oraz statki powietrzne z Aneksu II)	LPL -3	LTT-3, LTT-2	L	LPL-3 LTT-2	

Załącznik 2 do Zarządzenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2008 r.

**Podział zadań i organizacja współpracy pomiędzy Departamentem Operacyjno-Lotniczym
a innymi komórkami organizacyjnymi ULC**

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	Załącznik 6	Aktualizacja wymagań ICAO	LOL	LEP	L	LOL	
		Certyfikacja AOC/AWC/AHAC	LOL	LOB;LTT-2	L	LOL	
		Instrukcja Operacyjna Dz. C	LOL	LTL	L	LOL	
		Instrukcja Operacyjna Dz. D	LOL	LPL	L	LOL	
		Program pokazu ewakuacji	LOL	-----	L	LOL	
		Wyszkolenie personelu pokładowego	LOL	-----	L	LOL	
		Ośrodki prowadzące szkolenie personelu pokładowego	LOL	-----	L	LOL	
		Podręcznik Personelu Pokładowego	LOL	LOL		LOL	
		Uzgadnianie dokumentacji	LOL	-----	L	LOL	
		Podręczniki operacji specjalnych RVSM; MNPS; ACASII; B-RNAV; P-RNAV; HEMS; ETOPS; CAT II itp.	LOL	LTT-1; LPL; LOŻ; LTL	L	LOL	
		Ciągły Nadzór Operacyjny	LOL	-----	L	LOL	
		Elementy ujęte w procesie certyfikacji	LOL	-----	L	LOL	
		Karty wyposażenia EQP	LOL	LTT-1	L	LOL	
		Kontrole SAFA	LOL	LTT-1	L	LOL	
2.	Załącznik 18	Aktualizacja wymagań ICAO	LOL	LEP	L	LOL	
		Certyfikacja AOC/AHOC	LOL	-----	L	LOL	
		Dokumentacja związana ze spedycją, z załadunkiem i przewozem DGR	LOL	-----	L	LOL	
		Kontrola pomieszczeń magazynowych przeznaczonych dla DGR	LOL	-----	L	LOL	
		Ciągły Nadzór Operacyjny	LOL	-----	L	LOL	
		Elementy ujęte w procesie certyfikacji	LOL	-----	L	LOL	
		Zdarzenia z udziałem DGR: informacje służb krajowych, informacje z obcych CAA	LOL	-----	L	LOL	
		Loty nad terytorium RP	LOL	LER	L	LOL	
		Zgody na przelot nad Polską przewoźników obcych z zabronionymi DGR	LOL	-----	L	LOL	

Załącznik 3 do Zarządzenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2008 r.

**Podział zadań i organizacja współpracy pomiędzy Departamentem Personelu Lotniczego
a innymi komórkami organizacyjnymi ULC**

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	Załącznik 1	Przedłużanie uprawnień pilotom zatrudnionym u Operatora posiadających AOC	LPL	LOL	L	LPL	
		Licencjonowanie mechaników lotniczych zgodnie z PART 66	LPL	LTT	L	LPL	
		Certyfikacja ośrodków szkolenia lotniczego zgodnie z JAR FCL	LPL	LTT	L	LPL	
		Certyfikacja ośrodków szkolenia lotniczego zgodnie z PART 147 oraz z rozporządzeniem MI w sprawie licencjonowania personelu lotniczego	LPL	LTT	L	LPL	
		Uzgadnianie i opiniowanie Instrukcji Operacyjnych FTO/TRTO	LPL	LOL	L	LPL	
		Wydawanie Uprawnień typu statku powietrznego	LPL	LTT	L	LPL	
		Certyfikacja ośrodków szkolenia lotniczego FTO/TRTO	LPL	LTL	L	LPL	
		Certyfikacja ośrodków szkolenia lotniczego kontrolerów ruchu lotniczego	LPL	LOŻ	L	LPL	
		Zniesienie ograniczeń F/O	LPL	LOL	L	LPL	
		Nadzór bieżący nad kwalifikacjami personelu lotniczego	LPL	LOL, LOŻ, LBP, LTT	L	LPL	
		Nadzór bieżący nad ośrodkami szkolenia lotniczego	LPL	LOL, LOŻ, LBP, LTT	L	LPL	

Załącznik 4 do Zarządzenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2008 r.

**Podział zadań i organizacja współpracy pomiędzy Departamentem Żeglugi Powietrznej
a innymi komórkami organizacyjnymi ULC**

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	Załącznik 2	Certyfikacja Instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ1/2/3/5	LER, LOB	L	LOŻ1/2/3/5	
		Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 1	LEP	L	LOŻ 1	
		Wyznaczanie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ1/5	LEP	L	LOŻ1/5	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad spełnianiem wymogów Załącznika przez służby ATM	LOŻ 1	LTT	L	LOŻ 1	
		Wydawanie zezwoleń na loty w strefach zakazów i ograniczeń	LOŻ 1	PAŻP, LOL	L	LOŻ 1	
2.	Załącznik 3	Certyfikacja Instytucji zapewniającej osłonę meteorologiczną lotnictwa	LOŻ 3	LER	L	LOŻ 3	
		Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 3	LEP	L	LOŻ 3	
		Wyznaczanie instytucji zapewniającej osłonę meteorologiczną lotnictwa	LOŻ 3	LEP	L	LOŻ 3	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad instytucją zapewniającą osłonę meteorologiczną lotnictwa	LOŻ 3	IMGW, LER	L	LOŻ 3	
3.	Załącznik 4	Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 3	LEP	L	LOŻ 3	
		Certyfikacja Instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ 1/2/3/5	LER, LOB	L	LOŻ 1/2/3/5	
		Wykonywanie nadzoru nad wytwarzaniem, rozpowszechnianiem i wykorzystaniem map lotniczych	LOŻ 3	PAŻP	L	LOŻ 3	
		Nadzór nad prowadzeniem i aktualizacją elektronicznej bazy danych o przeszkodach lotniczych	LOŻ 3	LTL, zarz. Lotniskami	L	LOŻ 3	
4.	Załącznik 10	Certyfikacja Instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ 1/2/3/5	LOB, LER	L	LOŻ 1/2/3/5	
		Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 2	LEP	L	LOŻ 2	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad spełnianiem wymogów Załącznika przez służby CNS	LOŻ 2	-----	L	LOŻ 2	

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
4.	Załącznik 10	Nadzór nad wykorzystaniem częstotliwości pasm lotniczych	LOŻ 2	UKE, PAŻP, MON	L	LOŻ 2	
		Nadzór nad wyznaczaniem i oznaczaniem stref ochrony w pobliżu urządzeń LUN	LOŻ 2	LTL	L	LOŻ 2	
		Przydzielanie kodów modu S dla radarów naziemnych	LOŻ 2	MON	L	LOŻ 2	
		Prowadzenie i aktualizacja ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnałów niebezpieczeństwa	LOŻ 4	MSAR, UKE, MON, PAŻP	L	LOŻ 4	
5.	Załącznik 11	Certyfikacja Instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ 1/2/3/5	LEP	L	LOŻ 1/2/3/5	
		Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 1	LEP	L	LOŻ 1	
		Wyznaczanie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ 1/5	_____	L	LOŻ 1/5	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad spełnianiem wymogów Załącznika przez służby ATM	LOŻ 1	PAŻP, KZPP	L	LOŻ 1	
		Ustanawianie podziału i zmian w strukturze przestrzeni powietrznej	LOŻ 1	PAŻP, KZPP	L	LOŻ 1	
		Ustanawianie zmian w klasyfikacji przestrzeni powietrznej	LOŻ 1	LEP	L	LOŻ 1	
6.	Załącznik 12	Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 4	LEP	L	LOŻ 4	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad spełnianiem wymogów Załącznika przez podmioty cywilne	LOŻ 4	_____	L	LOŻ 4	
		Opracowanie i aktualizacja planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego	LOŻ 4	PAŻP, MON, MSWiA, MSAR	L	LOŻ 4	
7.	Załącznik 15	Implementacja i aktualizacja zapisów załącznika	LOŻ 3	LEP	L	LOŻ 3	
		Certyfikacja instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	LOŻ 1/2/3/5	LER, LOB	L	LOŻ 1/2/3/5	
		Wykonywanie nadzoru bieżącego nad spełnianiem wymogów załącznika	LOŻ 3	_____	L	LOŻ 3	
		Koordinacja aktualizacji danych zawartych w AIP Polska	LOŻ 3	LER, LOL, LTT, LTL, LOB, PAŻP	L	LOŻ 3	

Załącznik 5 do Zarządzenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2008 r.

Podział zadań i organizacja współpracy pomiędzy Departamentem Lotnisk a innymi komórkami organizacyjnymi ULC

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie dokumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	Załącznik 14	Certyfikacja lotnisk	LTL	LOŻ, LOB, LOL, LPL (lekarz) , LEP	L		przy zakładaniu, certyfikacji i rejestracji lotnisk wydawane są decyzje - należy więc dodać LEP,
		Zakładanie lotnisk	LTL	LOB, LER, LOŻ, PAŻP, LEP, organy ds. planowania przestrzennego	L		przy zakładaniu, certyfikacji i rejestracji lotnisk wydawane są decyzje - należy więc dodać LEP,
		Rejestrowanie lotnisk	LTL	LOB, LER, LOŻ, PAŻP, LEP, LOL, LBP, LTT	L		przy rejestrowaniu lotnisk użytku publicznego należy dodać uzgadnianie z LER i można dodać uzgadnianie z LOL, LBP i LTT przy zakładaniu, certyfikacji i rejestracji lotnisk wydawane są decyzje - należy więc dodać LEP
		Strategia województw i obszarów metropolitalnych	LTL	LOŻ, LER, AP, DSP, MSWiA, MT, organy ds. planowania przestrzennego	L		z organami ds. planowania przestrzennego ULC pod nadzorem MT współpracuje na etapie tworzenia przepisów i uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego, MT, AP, PAŻP, DSP, MSWiA nie są komórkami ULC
		Lokalizacja projektowanych obiektów budowlanych o wysokości poniżej 100 m nad poziom terenu	LTL	LOŻ, PAŻP, zarządzający i użytkownicy lotnisk	L		tu i w tabeli poniżej zastosowałbym raczej podział na obiekty w otoczeniu i poza otoczeniem lotniska. Zgodnie z regulaminem ULC obiekty mogące stanowić przeszkody lotnicze znajdują się w kompetencji LOŻ
		Lokalizacja projektowanych obiektów budowlanych o wysokości większej i równej 100 m nad poziom terenu	LTL	LOŻ, PAŻP, zarządzający i użytkownicy lotnisk	L		
		Projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego	LTL	LOŻ/LEP, zarządzający i użytkownicy lotnisk,	L		
		Wnioski do uwzględnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego	LTL	LOŻ, zarządzający i użytkownicy lotnisk	L		

Lp.	RODZAJ ZATWIERDZENIA		KOMÓRKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			Kopie do- kumentu	UWAGI
	ZAŁĄCZNIK	NAZWA DOKUMENTU	Prowadząca	Uzgadniająca	Zatwierdzająca		
1.	Załącznik 14	Wnioski do uwzględnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego	LTL	LOŻ, zarządzający i użytkownicy lotnisk	L		
		Projekt decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	LTL	LOŻ/LEP, zarządzający i użytkownicy lotnisk,	L		
		Przeszkody lotnicze	LTL	PAŻP	L		
		Oznakowanie przeszkodowe	LTL	PAŻP	L		
		Naziemny ruch statków powietrznych	LTL	LOL	L		
		System SMS	LTL	LBP	L		
		Studium oceny wpływu na środowisko ?? W żadnym z Aneksów nie jest opisana tematyka ochrony środowiska w odniesieniu do lotnisk.	LTL	LTT	L		
		uzgadnianie instrukcji operacyjnych lotnisk użytku publicznego	LTL	LOB, LOŻ, LER, LOL	L		
		ocenę studium aeronautycznego	LTL	LOŻ	L		

73

ZARZĄDZENIE NR 18 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 czerwca 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Egzaminatora Praktycznego - Samoloty i Śmigłowce wersja 18/2005

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania Podręcznik Egzaminatora Praktycznego – Samoloty i Śmigłowce wersja

18/2005 stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia²⁾.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 3311 Nr 82, poz. 558;

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

74

OBWIESZCZENIE NR 19 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 maja 2008 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 9 – „Ułatwienia” (wydanie dwunaste)²⁾ – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzo-

nej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214 z późn. zm.³⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

75

**OBWIESZCZENIE NR 20
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 4 czerwca 2008 r.

**w sprawie zawiadomienia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)
o różnicach występujących pomiędzy systemem krajowego prawa lotniczego
a Załącznikami do Konwencji chicagowskiej**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

Zgodnie z art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214

z późn. zm.²⁾), zwanej dalej „Konwencją”, Rzeczpospolita Polska zawiadomiła w dniu 30 maja 2008 r. Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), że pomiędzy krajowymi przepisami i praktyką a normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 1, 3, 4, 7, 8, 14 tom I i II oraz 15 do Konwencji występują różnice określone w załączniku do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 3311 Nr 82, poz. 558;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia Nr 20
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 5 czerwca 2008 r.*

– Załącznik 1 z poprawką 168:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
1.2.9.4	C	Do 5 marca 2011 roku piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczych potwierdzą umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie jak podano w wymaganiach dla znajomości / biegłości języka w Załączniku 1.	Zgodnie z Załącznikiem 1 proces sprawdzania poziomu biegłości języka rozpocząć się. Przewidywany czas zakończenia procesu to 5 marca 2011. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego zostali już ocenieni.
2.1.1.1	A	Żadna osoba nie powinna działać jako pilot dowódca ani jako drugi pilot, w żadnej z poniższych kategorii statku powietrznego, jeśli osoba ta nie jest posiadaczem licencji pilota wydanej zgodnie z klauzulami niniejszego rozdziału: – samolot, – sterowiec, – wolny balon, – szybowiec, – śmigłowiec, – pionowzlot.	Nie ma podziału na sterowce o powierzchni większej niż 4600 metrów kwadratowych.
2.4.6.1.1.1	B	Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej następującą ilość lotów: a. 40 godzin jako pilot sterowca, b. 25 godzin jako pilot dowódca sterowca, c. 3 godziny przelotów samodzielnych w charakterze dowódcy sterowca, włączając w to jeden lot na odległość nie mniejszą niż 50 km.	Uprawnienia posiadacza licencji pilota sterowcowego zawodowego są ograniczone do lotów VFR.
4.2.1.4	C	Wymaganie 66.A.25 Załącznika III do Rozporządzenia Komisji (WE) z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, „znosi” obowiązek ukończenia szkolenia. Posiadaną wiedzę należy udowodnić poprzez zdanie egzaminu. Dotyczy to zarówno wiedzy teoretycznej techniczno-lotniczej, jak i również wiedzy teoretycznej dotyczącej SP o MTOM poniżej 5700kg.	
4.6.1.1	C	Dyspozytor lotniczy Wiek: Kandydat musi mieć ukończone 18 lat.	Zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

– Załącznik 3 z poprawką 74:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
4.4.2	C	Nie opracowuje się depeszy SPECI.	Depesza METAR opracowywana jest co ½ h.
4.6.3.3	C	Na lotniskach BYDGOSZCZ/Szwederowo, ŁÓDŹ/Lublinek i ZIELONA GÓRA/Babimost obserwacje widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) są wykonywane w okresach widzialności ograniczonej do 1500 m wyłącznie na życzenie kontrolera TWR.	Zgodnie z porozumieniem pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej i Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej.
6.3.1	C	Prognoza TREND opracowywana jest tylko dla Warszawy/Okęcia	Zgodnie z porozumieniem pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej i Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej.
6.4.1	B	Nie wykonuje się prognoz do startu.	Lotniskowe stacje meteorologiczne oraz biura prognoz meteorologicznych dostarczają informacje do startu każdorazowo na życzenie załóg statków powietrznych lub operatorów.
6.5.1	C	Prognozy obszarowe opracowane są w języku polskim z wykorzystaniem obowiązujących skrótów ICAO.	
6.5.2	C	Nie opracowuje się prognoz GAMET.	
7.4.1	C	Nie opracowuje się ostrzeżeń o uskoku wiatru.	
9.2.4	B	Konsultacje i odprawy meteorologiczne dla załóg i użytkowników są prowadzone przez personel Lotniskowych Stacji Meteorologicznych a na lotnisku WARSZAWA/Okęcie przez Meteorologiczne Biuro Nadzoru.	
załącznik 2 1.2.1	B	Mapa SWC dla niskich poziomów (SWL) jest opracowywana 4 razy na dobę z terminami ważności: 00.00, 06.00, 12.00, 18.00 i jest dostępna na 4 godziny przed czasem ważności.	
załącznik 3 4.3.6.2	A	Górną granicą widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest 1500 m.	
załącznik 3 4.8.1.4	C	Stanu i temperatury morza nie podaje się.	
załącznik 5 1.2.5	C	Temperatury nie prognozuje się.	

– Załącznik 4 z poprawką 54:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
2.1.7	B	Mapy lotnisk nie są zorientowane względem północy geograficznej.	Pozwala to na ujednoczenie skali wydawanych map i jednocześnie zachowanie jednolitego formatu A4.
2.1.8	B	Podstawowy wymiar mapy jest 210 x 297 mm.	ICAO zaleca używanie formatu A5, A4 jest bardziej czytelny i pozwala umieścić więcej szczegółów.

4.2.1	C	Mapy Przeszkód Lotniskowych – ICAO typu B nie są wykonywane.	Dla celów projektowania instrumentalnych procedur lotu opracowywane są operaty pomiarowe przeszkód w rejonie lotnisk. Pokrywają one większy obszar niż Mapy Przeszkód Lotniskowych – ICAO typu B oraz obejmują większy zakres przeszkód.
11.4	B	Wymiar mapy jest 210 x 297 mm	ICAO zaleca używanie formatu A5, A4 jest bardziej czytelny i pozwala umieścić więcej szczegółów.
16.2.1	C	Mapa Lotnicza Świata – ICAO 1:1000000 nie jest wykonywana.	Zgodnie z podziałem przedstawionym w Załączniku 5 arkusze mapy pokrywające przestrzeń FIR Warszawa powinny obejmować również część Niemiec, całe Czechy, prawie całą Słowację, część Ukrainy, całą Litwę, większość Białorusi oraz obwód Kaliningradu. Produkcja takiej mapy wymaga, więc ścisłych uzgodnień międzynarodowych na poziomie NSA. W przeszłości wydawana była mapa 1: 1000000 obejmująca wyłącznie polską przestrzeń powietrzną. Ze względu na bardzo ograniczony popyt, wysokie koszty produkcji i szybką dezaktualizację informacji lotniczej zaprzestano jej wydawania. Ponadto można przyjąć, zgodnie z uwagą po punkcie 16.2.1 Załącznika, że publikowana mapa w skali 1:500000 spełnia te wymagania.
17.4.4	B	Podział Mapy Lotniczej – ICAO 1:500000 nie jest zgodny z Załącznikiem 5.	ICAO zaleca, by arkusze mapy odpowiadały ¼ arkuszy mapy lotniczej uwiata 1:1000000. Z powodów podanych powyżej jest to obecnie niemożliwe do realizacji.
18.2	C	Mapa lotnicza nawigacyjna – ICAO małoskalowa nie jest wykonywana.	Nie ma operacyjnego zapotrzebowania na tę mapę.
19.2	C	Mapa nawigacyjna namiarowa – ICAO nie jest wykonywana.	Nie ma operacyjnego zapotrzebowania na tę mapę (w Polsce nie ma obszarów, w których taka mapa byłaby niezbędna dla zapewnienia nawigacji, ponadto publikowana mapa trasowa spełnia te wymagania).
Rozdział 20	C	Elektroniczne zobrazowanie mapy lotniczej – ICAO nie jest wykonywane.	Elektroniczne zobrazowanie mapy lotniczej – ICAO będzie wykonywane od roku 2010 r. począwszy.

– Załącznik 6, część I z poprawką 31:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
Załącznik 6 część I "Samoloty" pkt 3.1.8	C	Do 5 marca 2011 r. operatorzy będą mieli obowiązek sprawdzenia, czy wszyscy członkowie personelu lotniczego posiadają zdolność mówienia oraz rozumienia języka używanego w łączności radiowej zgodnie ze specyfikacją określoną w Załączniku 1.	Obecnie trwa proces weryfikacji znajomości języka używanego w łączności radiowej według wymogów określonych w załączniku 1. Przewidywany termin ukończenia ww. procesu to 5 marca 2011 r.

– Załącznik 6, część III z poprawką 12:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
Załącznik 6 część III „Śmigłowce”, pkt 1.1.3	C	Do 5 marca 2011 r. operatorzy będą mieli obowiązek sprawdzenia, czy wszyscy członkowie personelu latającego posiadają zdolność mówienia oraz rozumienia języka używanego w łączności radiowej zgodnie ze specyfikacją określoną w załączniku 1	Obecnie trwa proces weryfikacji znajomości języka używanego w łączności radiowej według wymogów określonych w załączniku 1. Przewidywany termin ukończenia ww. procesu to 5 marca 2011 r.

– Załącznik 7 z poprawką 5:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
Rozdział 2 2.6	B	Pięcioliterowe kombinacje nie są wymienione w treści przepisu; treść uzupełniona o zakaz używania liter: J, Ł, A, E, N, Ó, Z, Ż, C, Ś.	
Rozdział 3 3.3.1	B	Treść polskiego przepisu nie uściśla, że znaki powinny być umieszczone na lewej dolnej powierzchni skrzydła – tylko “na dolnej powierzchni konstrukcji skrzydła”; dla samolotów UL znaki rozpoznawcze umieszcza się na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł.	
Rozdział 4 4.2.2.	C	W treści przepisu nie ma mowy o powierzchniach pionowych usterzenia ogonowego; dla statków ultralekkich wysokość znaków na kadłubie nie powinna być mniejsza niż 15 cm.	
Rozdział 5 5.2	A	Treść polskiego przepisu precyzuje dodatkowo wymiary liter: l (szerokość litery powinna stanowić 1/6 wysokości litery), M (szerokość litery-5/6 wysokości), W (szerokość litery taka sama jak wysokość) oraz cyfry 1 (szerokość cyfry – 1/3 wysokości cyfry).	
Rozdział 8	B	Treść polskiego przepisu nie dotyczy szybowców i motoszybowców.	

– Załącznik 8 z poprawką 100:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	b) Szczegóły różnicy	c) Uwagi
1 08-0000001800 Rozdział 1	B	‘Zatwierdzony’ nie jest osobno zdefiniowany	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) definiuje certyfikację. DZIAŁANIE: brak Termin realizacji: nieznan
1 08-0000002000 Rozdział 1	B	‘Konfiguracja’ nie jest osobno zdefiniowany jednakże CS opracowane są w oparciu o takie rozumienie.	Oparto się na definicji ICAO DZIAŁANIE: EASA: ujęte w programie tworzenia prawa Termin realizacji: nieznan

1 08-0000003600 Rozdział 1	C	Pojęcie nie wyszczególnione.	EASA ujęła w programie tworzenia prawa zadanie MDM.035 grupujące różne zadania związane z czynnikiem ludzkim. Program uwzględnienia czynnika ludzkiego przy projektowaniu zostanie zaproponowany w Zaawansowanej Propozycji Zmian (A-NPA), która zostanie upowszechniona w drugim kwartale 2008. DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: w zależności od wyników A-NPA.
1 08-0000003800 Rozdział 1	C	Pojęcie nie wyszczególnione.	EASA ujęła w programie tworzenia prawa zadanie MDM.035 grupujące różne zadania związane z czynnikiem ludzkim. Program uwzględnienia czynnika ludzkiego przy projektowaniu zostanie zaproponowany w Zaawansowanym NPA, który zostanie upowszechniony w drugim kwartale 2008. DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: w zależności od wyników A-NPA
1 08-0000004000 Rozdział 1	C	'Powierzchnia' nie jest osobno zdefiniowana.	Oparto się na definicji ICAO DZIAŁANIE: EASA: Termin realizacji: nieznany
1 08-0000004800 Rozdział 1	B	EASA dla certyfikacji klasyfikuje śmigłowce jako kategoria A lub B.	Klasy osiągnięć 1, 2 i 3 ujęte są w JAR-OPS 3. Dla operacji zgodnych z klasą osiągnięć 1 lub 2 wymagana jest certyfikacja kategorii A. Zmiana 100 wprowadza kategorię A i B dla śmigłowca certyfikowanego po grudniu 2007 r.
1 08-0000005000 Rozdział 1	B	EASA dla certyfikacji klasyfikuje śmigłowce jako kategoria A lub B.	Klasy osiągnięć 1, 2 i 3 ujęte są w JAR-OPS 3. Dla operacji zgodnych z klasą osiągnięć 1 lub 2 wymagana jest certyfikacja kategorii A. Zmiana 100 wprowadza kategorię A i B dla śmigłowca certyfikowanego po grudniu 2007
1 08-0000005200 Rozdział 1	B	EASA dla certyfikacji klasyfikuje śmigłowce jako kategoria A lub B.	Klasy osiągnięć 1, 2 i 3 ujęte są w JAR-OPS 3. Dla operacji zgodnych z klasą osiągnięć 1 lub 2 wymagana jest certyfikacja kategorii A. Zmiana 100 wprowadza kategorię A i B dla śmigłowca certyfikowanego po grudniu 2007
1 08-0000005400 Rozdział 1	B	EASA opiera się na definicji silników.	

1 08-0000005600 Rozdział 1	C	'Wysokość ciśnieniowa' nie jest osobno zdefiniowana.	Oparto się na definicji ICAO. DZIAŁANIE: EASA: Termin realizacji: nieznany
1 08-0000006400 Rozdział 1	B		Załącznik do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących - PART 21 definiuje podstawowe miejsce działalności.
1 08-0000006600 Rozdział 1	B		Załącznik do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących - PART 21 definiuje podstawowe miejsce działalności.
1 08-0000007000 Rozdział 1	C	'Powierzchnia do startu' nie jest osobno zdefiniowana.	Oparto się na definicji ICAO DZIAŁANIE: EASA: wprowadzone do programu tworzenia prawa Termin realizacji: nieznany
3.3.1 08-0000011800 Rozdział 3	C	Format EASA tylko opisuje kategorie i zakazane operacje.	DZIAŁANIE: Materiał pomocniczy EASA zostanie opublikowany Termin realizacji: 2008
3.6.1 08-0000012600 Rozdział 3	B	Zgodnie z procedurami uzgodnionymi z Agencja dopuszcza się również analizę DOA.	
9.2.4 08-0000033800 Rozdział 9	C	Niewymagane przez CS-25 i CS-23.	Punkt X1524 wykreślony z JAR-25, nie znalazł się w CS-25. Dokonano wykreślenia celem zunifikowania z FAR-25 gdyż w porównaniu ze stosowaną praktyką FAA nie wnosil żadnych dodatkowych wymagań. DZIAŁANIE: Nieznane. Element tworzenia prawa EASA Termin realizacji: brak
9.3.5 08-0000035400 Rozdział 9	C	Nieujęte	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania Propozycji Zmian (NPA) w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji – jak opisano powyżej

11.1 08-0000037200 Rozdział 11	C	Jeszcze nieujęte w CS-25 z wyjątkiem drzwi do kabiny pilotów.	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania Propozycji Zmian (NPA) w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji – jak opisano powyżej
11.2 08-0000037400 Rozdział 11	C	Jeszcze nieujęte w CS-25	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania Propozycji Zmian (NPA) w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji – jak opisano powyżej
11.3 08-0000037600 Rozdział 11	C	Jeszcze nieujęte w CS-25 z wyjątkiem drzwi do kabiny pilotów.	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 r. DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji – jak opisano powyżej
11.4 08-0000037800 Rozdział 11	C	Jeszcze nieujęte w CS-25	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: jak opisano powyżej
l.1 08-0000058200 Rozdział 1	B	Punkt stanowi: „zmiany w zakresie warunków lądowania awaryjnego zostaną uwzględnione przy projektowaniu samolotów celem zwiększenia prawdopodobności przeżycia pasażerów”. Nieujęte	Stwierdzenie stanowi podstawę dla tworzenia prawa. Nie jest ujęte, z wyjątkiem przypadków nowych projektów, które są certyfikowane przy zastosowaniu warunków specjalnych. Porównywalne zasady, nie tylko ograniczone dla warunków lądowania awaryjnego można znaleźć w artykule 5.5 i 14 Przepisu Podstawowego EASA Działanie: brak Termin realizacji: brak
l.6 08-0000059200 Rozdział 6	C	Tylko zabudowa takiego wyposażenia jest ujęta w CS.	JAR-OPS zawiera wymagania dotyczące wyposażenia DZIAŁANIE: Nieznane. Element tworzenia prawa EASA Termin realizacji: brak
K.1 08-0000060400 Rozdział 1	C	Nie wymaga się zabezpieczenia od wybuchów i materiałów palnych	Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: jak opisano powyżej

<p>K.2 08-0000060600 Rozdział 2</p>	<p>C</p>	<p>Nieujęte w CS-25</p>	<p>Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji – jak opisano powyżej</p>
<p>K.3.1 08-0000060800 Rozdział 3</p>	<p>C</p>	<p>Nieujęte w CS-25 z wyjątkiem drzwi do kabiny pilotów</p>	<p>Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: jak opisano powyżej</p>
<p>K.4 08-0000061200 Rozdział 4</p>	<p>C</p>	<p>Nieujęte w CS-25</p>	<p>Prace nad tym zagadnieniem w oparciu o wyniki grupy roboczej Design for Security Harmonization powinny doprowadzić do opublikowania NPA w pierwszym kwartale 2009 i zmiany do CS-25 do końca 2009 DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: jak opisano powyżej</p>
<p>2.2.3.2 08-0000066200 Rozdział 2</p>	<p>C</p>	<p>(b) Nieujęte w CS-27 i 29</p>	<p>Osiągi w przelocie oparte są na osiągnięciach wznoszenia w sytuacji, gdy wszystkie silniki pracują i jeden silnik nie działa. Przypadek niesprawności dwóch krytycznych źródeł zasilania dla śmigłowców wyposażonych w trzy lub więcej silniki nie jest omówiony. Dotyczy tylko śmigłowców z 3 lub więcej silnikami. Standard ten został przeanalizowany i stwierdzono, że nie oferuje żadnych korzyści z punktu widzenia bezpieczeństwa. W związku z tym usunięto go z Części IVB (Zmiana100) a więc stwierdzona różnica zostanie również usunięta dla śmigłowców certyfikowanych po grudniu 2007 DZIAŁANIE: brak Termin realizacji: nie dotyczy</p>
<p>D.7 08-0000093800 Rozdział 7</p>	<p>B</p>	<p>Obsługa naziemna nie jest ujęta w CS-27 i CS-29</p>	<p>Obsługa naziemna nie jest formalnie omówiona w CS-27 i CS-29, gdyż znajduje się w CS-25 w punkcie 25.499, 25.509 i 25.519 (holowanie podpieranie). Jednakże § 27.497 i 29.235 definiuje warunki dla kołowania. Instrukcje dla ciągłej zdatości znajdujące się w appendix A A27.3(a) (4) żądają opisu podpierania. Zidentyfikowane są pewne procedury ostrożnościowe a niektóre mają być dostarczone przez TCH. Uznano to za „brak różnic” aczkolwiek można to poprawić w przyszłości.</p>

<p>E.2.7 08-0000095400 Rozdział 2</p>	<p>A</p>		<p>Jest to przypadek, w którym występują różnice, gdyż CS027 jest dokładniejszy lub bardziej wymagający od części IVB, która tylko wymaga zdolności powtórzonego rozruchu przez śmigłowce powyżej 3175 kg lub certyfikowanych do kategorii A.</p>
<p>F.1.1 08-0000096600 Rozdział 1</p>	<p>B</p>	<p>Czynnik ludzki formalnie nieuwjęty, ale praktycznie uwjęty w wielu obszarach.</p>	
<p>F.5 08-0000098200 Rozdział 5</p>	<p>B</p>	<p>Zagadnienie nieuwjęte w CS-27 i 29</p>	<p>Zagadnienie omówione jest jednak przez rodzajowe warunki specjalne zapewniające równoważny poziom bezpieczeństwa z ICAO Aneks 8 przy zastosowaniu innych środków. Agencja w programie tworzenia prawa wprowadziła to zadanie (zadanie MDM.024) DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: 2010 r.</p>
<p>A.1.2 08-0000105200 Rozdział 1</p>	<p>B</p>		<p>Zgodnie z definicją Aneksu 8 motoszybowce można uznać za samoloty. Maksymalna, dopuszczalna przez CS-22 masa do startu wynosi 850kg. Ponieważ Część V dotyczy samolotów z maksymalną masą do startu 750 kg, tak więc ma ona zastosowanie do motoszybowców. Aczkolwiek CS-22 nie jest całkowicie zgodny z Aneksem 8 ICAO, proponuje się nie zgłaszać różnic, ponieważ poziom bezpieczeństwa zakładany przez Aneks 8 jest osiągnięty poprzez ograniczenie do dwóch osób, ograniczenie do 3 stosunku ciężaru do kwadratu rozpiętości masy i obniżenie maksymalnej prędkości przeciągnięcia, jak podano CS 22.49 (50kts w porównaniu do 61kts w CS-23). Kolejnym argumentem popierającym takie podejście to fakt, że Aneks 8 ma zastosowanie tylko do statków powietrznych użytkowanych do przewozu ludzi, towaru i poczty. Sytuacja ta nie dotyczy motoszybowców.</p>
<p>F.5 08-0000120200 Rozdział 5</p>	<p>B</p>		<p>Zagadnienie to nieuwjęte w obowiązującym CS-23. Zagadnienie omówione jest jednak przez rodzajowe warunki specjalne zapewniające równoważny poziom bezpieczeństwa z ICAO Aneks 8 przy zastosowaniu innych środków. Agencja w programie tworzenia prawa wprowadziła to zadanie (zadanie MDM.024) DZIAŁANIE: EASA Termin realizacji: 2010 r.</p>

– Załącznik 13 z poprawką 11:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
5.1	C	Polskie prawo nie przewiduje przekazania innemu państwu w całości badania wypadku lotniczego zaistniałego na terytorium RP	Polska nie posiada żadnych porozumień bilateralnych przewidujących możliwość przekazania badań wypadku lotniczego drugiej stronie (innemu państwu).
5.1.1	C	Polskie prawo nie przewiduje przekazania innemu państwu w całości badania poważnego incydentu lotniczego zaistniałego na terytorium RP.	Polska nie posiada żadnych porozumień bilateralnych przewidujących możliwość przekazania badań poważnego incydentu lotniczego drugiej stronie. (innemu państwu).
5.3	C	Polskie prawo nie przewiduje przekazania innemu państwu w całości badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego, w przypadku, jeżeli RP jest państwem rejestracji.	Polska nie posiada żadnych porozumień bilateralnych przewidujących możliwość przekazania badań wypadku lotniczego drugiej stronie.
5.4.1	C	Badanie wypadku lub incydentu lotniczego prowadzone jest odrębnie od postępowania sądowego lub sądowno-administracyjnego, jednakże Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych jest zobowiązana do przekazania raportu końcowego podmiotom prowadzącym postępowanie sądowe, sądowno-administracyjne czy ubezpieczeniowe.	Propozycje dotyczące ochrony informacji zebranych przez Komisję podczas badania wypadku lotniczego zostały złożone w trybie prac legislacyjnych dotyczących nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 20006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).
5.12	C	Polskie prawo nie chroni informacji zebranych przez Państwową Komisję Badania wypadków Lotniczych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego: informacje mogą być wykorzystane przez prokuratora, władze administracyjne albo firmy ubezpieczeniowe.	Propozycje dotyczące ochrony informacji zebranych przez Komisję podczas badania wypadku lotniczego zostały złożone w trybie prac legislacyjnych dotyczących nowelizacji Prawa lotniczego

– Załącznik 14 tom I z poprawką 9:

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
1.5.1	C	Brak określonego programu bezpieczeństwa.	
1.5.2	C	Brak określonego akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa.	
2.9.6	C	Nie określono minimalnych współczynników tarcia nawierzchni drogi startowej.	Zarządzający lotniskiem zobowiązany jest do monitorowania stanu nawierzchni drogi startowej oraz utrzymywania odpowiednich współczynników tarcia nawierzchni dróg startowych.

4.1	C	Brak zdefiniowanej powierzchni wewnętrznej podejścia, powierzchni wewnętrznej przejściowej oraz powierzchni nieudanego lądowania, które tworzą strefę wolną od przeszkód (OFZ – obstacle free zone). Wysokość względną, powyżej której obiekt stanowi przeszkodę lotniczą ustalono na 100 m nad poziom terenu.	Regulacje prawne są tworzone.
5.2.1.5	C		Na lotnisku EPWA oznakowanie dróg kołowania jest koloru żółtego, z wyjątkiem przypadku gdy linia osi drogi kołowania rozdziela się, w takim przypadku jedna z linii jest niebieska a druga pomarańczowa.
6.1.6	C	Brak wymagań dotyczących sposobów oznakowania ruchomych przeszkód lotniczych.	Pojazdy użytkowane przez służby publiczne (karetki, pojazdy straży pożarnej) są oznakowane zgodnie z krajowymi przepisami.
6.3	C	Brak wymagań dotyczących stosowania świateł przeszkodowych wysokiej intensywności oraz świateł przeszkodowych średniej intensywności typu A.	
10.2.4	C	Minimalne tarcie współczynników nawierzchni drogi startowej nie jest zdefiniowany, ale Polska akceptuje i wprowadziła do stosowania Tabelę A-1.	Zarządzający lotniskiem zobowiązany jest to inspekcjonowania nawierzchni drogi startowej oraz utrzymania odpowiednich współczynników tarcia nawierzchni drogi startowej.

– Załącznik 14 tom II z poprawką 3:

2.2 2.6	C	Brak wymagań dotyczących konieczności ustanowienia punktu referencyjnego lotniska dla śmigłowców oraz konieczności wdrożenia procedur mających na celu koordynację działań pomiędzy zarządzającym lotniskiem a służbą AIS.	Uprzejmie informuję, że w Polsce nie ma lotnisk dla śmigłowców. Zarejestrowanych jest 12 lądowisk dla śmigłowców (dla przyjęcia 1 śmigłowca), gdzie FATO jest jednocześnie płaszczyzną postoju. Lądowiska dla śmigłowców spełniają polskie regulacje dotyczące lądowisk, oparte częściowo na przepisach Aneksu 14 ICAO.
3.2	C	Brak wymagania, aby FATO (płaszczyzna podejścia końcowego oraz startu) zapewniała występowanie tzw. efektu wpływu ziemi (ground effect). Brak niektórych wymagań dotyczących nośności, równości oraz dopuszczalnych nachyleń FATO.	
4.1	C	Brak wymagań dla lotnisk dla śmigłowców z podejściem precyzyjnym.	
4.2	C	Brak wymagań dotyczących sektora (sektorów) wolnego od przeszkód – mającego zastosowanie na wyniesionych lotniskach oraz lotniskach na obiektach pływających lub konstrukcjach przybrzeżnych.	

5.2	C	Brak wymagań dotyczących oznakowania identyfikacyjnego lotniska dla śmigłowców oraz sposobu wykonywania oznakowania opisującego maksymalną dopuszczalną masę śmigłowca, brak zapisów dotyczących oznakowania strefy przyziemienia i utraty siły nośnej, oznakowania sektora wolnego od przeszkód i oznakowania wskazującego nazwę lotniska.	
5.3	C	Brak wymagań związanych z zapewnieniem świetlnych systemów podejścia do lądowania (w szczególności sposoby kodowania sygnału świetlnego, regulacji intensywności itp.), wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia (w tym HAPI) oraz świateł strefy przyziemienia i utraty siły nośnej.	

– Załącznik 15 z poprawką 34.

a) Przepis Załącznika	b) Kategoria różnicy (A,B,C)	c) Szczegóły różnicy	d) Uwagi
4.3.7	B	Powiadomienie NIL, przy pomocy drukowanego, miesięcznego zestawienia obowiązujących NOTAM wymaganego przez 5.2.13.3, nie jest publikowane. Powiadomienie to jest publikowane na stronie internetowej Służby Informacji Lotniczej, w przypadku nieopublikowania Zmiany zwykłej do AIP. W przypadku nieopublikowania Zmiany AIRAC powiadomienie NIL jest publikowane za pomocą NOTAM (zgodnie z procedurą TRIGGER NOTAM).	Miesięczne, drukowane zestawienie obowiązujących NOTAM wymaganych przez 5.2.13.3 nie jest publikowane.
4.4.5	B	Wykaz kontrolny aktualnych Suplementów do AIP jest wydawany za pomocą Zmian zwykłych do AIP.	Miesięczne, drukowane zestawienie obowiązujących NOTAM wymaganych przez 5.2.13.3 nie jest publikowane.
5.2.13.3	A	Miesięczne, drukowane zestawienie obowiązujących NOTAM nie jest publikowane.	Aktualne zestawienie ważnych NOTAM można otrzymać na żądanie zgłoszone do Biura NOTAM z wyprzedzeniem, co najmniej 60 minut.

Legenda dotycząca kategorii różnic:

A - przepis narodowy jest bardziej rygorystyczny niż wymagania ICAO lub nakłada obowiązek w zakresie danego Załącznika, który nie ma swojego odpowiednika w wymaganiach ICAO.

B - przepis narodowy różni się od wymagania ICAO charakterem lub różni się co do zasady bądź zastosowania (principle, type or system) ale niekoniecznie nakłada dodatkowe zobowiązania.

C - przepis narodowy jest mniej rygorystyczny niż wymagania ICAO bądź nie ma przepisu/ów krajowego spełniającego wymagania ICAO w całości bądź w części.

76

WYTYCZNE NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 4444

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Między-

narodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 4444 (*wydanie piąte*) „Zarządzanie ruchem lotniczym”.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych²⁾.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

²⁾ Załącznik do niniejszych wytycznych jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

77

WYTYCZNE NR 7 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2008 r.

w sprawie uchylecia przepisów Wytycznych Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2003 r. w sprawie harmonogramu i procedury certyfikacji lotnisk

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Uchyla się Wytyczne Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2003 r. w sprawie

harmonogramu i procedury certyfikacji lotnisk (Dz. Urz. ULC Nr 3, poz.10).

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

78

**WYTYCZNE NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 4 czerwca 2008 r.

**w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację
Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.)¹⁾ ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodo-

wego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9859 AN/460 (*wydanie pierwsze*) „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem”.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych²⁾.

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

²⁾ Załącznik do niniejszych wytycznych jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-44
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa