



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2010 r.

Nr 3

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

36 — Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 marca 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 7 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 265

36

OBWIESZCZENIE NR 9 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 marca 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 7 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 obwieszczenia Załącznik 7 – „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”, obejmujący poprawki od 1 do 5 – do 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⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

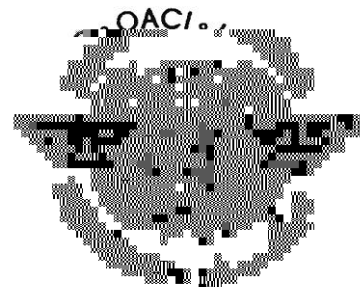
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

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, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340

²⁾ 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.

*Załącznik do Obwieszczenia nr 9
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 23 marca 2010 r.*

Normy Międzynarodowe



Załącznik 7

**Do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym**

Znaki Przynależności Państwowej oraz Rejestracyjne

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę przed 18 lutego 2003 r.
i zastępuje z dniem 27 listopada 2003 r.,
wszystkie poprzednie wydania Załącznika 7.

Informacje dotyczące stosowalności
Norm zawarte są we Wstępie

Wydanie piąte
Lipiec 2003 r.

Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>		<i>Strona</i>
WSTĘP	(v)	4. Wymiary znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	2
NORMY MIĘDZYNARODOWE	1	4.1 Statki powietrzne lżejsze od powietrza	2
1. Definicje	1	4.2 Statki powietrzne cięższe od powietrza.....	2
2. Stosowane znaki przynależności państwowej, wspólne i rejestracyjne.....	1	5. Typy symboli, stosowane przy nanoszeniu znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	3
3. Rozmieszczenie znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych.....	2	6. Rejestr znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	3
3.1 Postanowienia ogólne.....	2	7. Świadectwo rejestracji.....	4
3.2 Statki powietrzne lżejsze od powietrza.....	2	8. Tabliczka identyfikacyjna.....	4
3.3 Statki powietrzne cięższe od powietrza.....	2	9. Postanowienia ogólne	4

WSTĘP

Tło historyczne

Aneks 7 zawiera Standardy przyjęte przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego, jako minimalne Normy (wymagania) nanoszenia właściwych znaków określających przynależność państwową i rejestracyjną, które powinny odpowiadać wymaganiom Artykułu 20 Konwencji. Normy dotyczące znaków przynależności państwowej i rejestracyjnych zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę 8 lutego 1949 zgodnie z postanowieniem Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944) i zostały oznaczone jako Aneks 7 do Konwencji. Zaczęły one obowiązywać od 1 lipca 1949. Normy te oparte były na zaleceniach pierwszej i drugiej sesji Działu Zdatowności do Lotu, które odbyły się odpowiednio w marcu 1946 i w lutym 1947.

W Tabeli A podano źródła kolejnych zmian i wyszczególnienie odpowiednich zagadnień zasadniczych oraz podano daty przyjęcia Aneksu i zmian przez Radę oraz daty obowiązywania i stosowania.

Działania Umawiających się Państw

Zawiadomienie o różnicach. Zwraca się uwagę Umawiającym się Państwom, że Artykuł 38 Konwencji nakłada obowiązek zawiadamiania Organizacji o wszystkich różnicach pomiędzy ich państwowymi przepisami i praktyką a Normami Międzynarodowymi zawartymi w niniejszym Aneksie i przyjętymi do niego poprawkami. Dodatkowo zaleca się Umawiającym się Państwom bieżące informowanie Organizacji o wszystkich różnicach, które mogą zaistnieć lub o usunięciu wszystkich różnic, o których Organizację wcześniej informowano. Po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Aneksu do Umawiających się Państw będzie skierowane w trybie natychmiastowym pytanie specjalne dotyczące zawiadomienia o różnicach.

Dodatkowo, ponad obowiązki Państw wynikające z Artykułu 38 Konwencji, zwraca się uwagę Państwom na zapisy Aneksu 15 odnoszące się do publikacji różnic pomiędzy ich przepisami państwowymi i praktykami, a jednostronnymi Normami oraz zalecanymi metodami postępowania ICAO za pośrednictwem Służby Informacji Lotniczej (*Aeronautical Information Service*).

Upowszechnianie informacji. Ustanowienie oraz wycofanie i wprowadzenie zmian do środków, usług oraz procedur mających wpływ na wykonywanie lotów statków powietrznych wykonywanych zgodnie z Normami wyspecyfikowanymi w niniejszym Aneksie, powinny być podane do wiadomości oraz wejść w życie zgodnie z zapisami Aneksu 15.

Status składowych Aneksu

Aneks składa się z następujących części, jednakże nie wszystkie one występują w każdym Aneksie; części te mają następujący status:

1.- Materiał składający się na Aneks:

- a) *Normy i zalecane metody postępowania*, przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniem Konwencji, określone są następująco:

Norma: Dowolne wymagania odnośnie charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, których jednolite zastosowanie uważa się za obowiązkowe dla zapewnienia bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej i które muszą być przestrzegane przez Umawiające się Państwa zgodnie z Konwencją; w przypadku niemożliwości przestrzegania zasad Normy należy, w trybie obowiązkowym, powiadomić Radę zgodnie z Artykułem 38.

Zalecane metody postępowania: Dowolne wymagania odnośnie charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, których jednolite zastosowanie jest pożądane dla zapewnienia bezpieczeństwa, prawidłowości i efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej, której będą starać się przestrzegać Umawiające się Państwa zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki* zawierają materiał, zgrupowany dla wygody osobno, ale uznawane za część Normy i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje* terminów, używanych w Normach i zalecanych metodach postępowania, które nie posiadają ogólnie przyjętych słownych znaczeń i wymagają wyjaśnienia. Definicje nie posiadają osobnego statusu, ale są nieodłączną częścią każdej Normy i zalecanych metod postępowania, w których występuje dany termin, ponieważ zmiana znaczenia terminu może zmienić sens wymagania.
- d) *Tabele i Rysunki*, które uzupełniają lub ilustrują Normę lub zalecane metody postępowania i które odnoszą się do nich, stanowią część odpowiedniej Normy lub zalecanych metod postępowania i posiadają taki sam status.

**Aneks 7 - Oznaczenia Przynależności Państwowej
oraz Rejestracji Statków Powietrznych****Wstęp**

2. - *Materiał zatwierdzony przez Radę dla publikacji wraz z Normami i zalecanymi metodami postępowania.*

- a) *Wstępy*, zawierają rys historyczny i materiał objaśniający dotyczący działalności Rady oraz zawierający wyjaśnienie obowiązków Państw odnośnie przestrzegania Norm i zalecanych metod postępowania, wynikających z Konwencji i Rezolucji Zatwierdzających.
- b) *Wprowadzenia*, zawierają materiał wyjaśniający, zamieszczony na początku części, rozdziału lub podrozdziału Aneksu, w celu pomocy w zrozumieniu stosowania tekstu.
- c) *Uwagi*, zawarte w tekście, tam gdzie to jest potrzebne, w celu podania faktycznej informacji lub odnośnika dotyczącego konkretnych Norm lub zalecanych metod postępowania, która budzi wątpliwości, ale nie stanowiące składowej części Norm lub zalecanych metod postępowania.
- d) *Załączniki* zawierają materiał, który uzupełnia Normy i zalecane metody postępowania, lub służy jako przewodnik do ich zastosowania.

Wybór języka

Niniejszy Aneks przyjęto w sześciu językach - angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każdemu Umawiającemu się Państwu proponuje się wybór tekstu w jednym z podanych języków, dla wdrożenia w swoim Kraju oraz dla innych celów przewidzianych Konwencją, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie albo poprzez tłumaczenie na swój język narodowy, o swoim wyborze należy powiadomić Organizację.

Praktyka wydawnicza

Dla szybkiego określenia statusu dowolnego postanowienia przyjęto następującą praktykę: *Normy* są drukowane pismem zwykłym, czcionką Times New Roman; *Uwagi* są drukowane pismem zwykłym, kursywą z dodaniem na początku słowa *Uwaga*. Aneks 7 nie zawiera *Zalecanych metod postępowania*.

Dowolny odsyłacz do jakiegokolwiek części niniejszego dokumentu, oznaczony numerem i/lub tytułem, dotyczy wszystkich jego podrozdziałów.

Tabela A. Zmiany do Aneksu 7

<i>Zmiana</i>	<i>Podstawa(y)</i>	<i>Przedmiot</i>	<i>Daty przyjęcia, obowiązywania, stosowania</i>
1. wydanie	Pierwsza (1946) i druga (1947). Sesja Działu Zdatności do Lotu		8 lutego 1949 1 lipca 1949 1 listopada 1949
1 (2. wydanie)	Piąte spotkanie Komisji Zdatności do Lotu (1962)	Rozmieszczenie i wymiary znaków przynależności państwowej oraz rejestracyjnych statków powietrznych	12 listopada 1963 1 kwietnia 1964 1 sierpnia 1964
2	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej (1967)	Nowe określenie terminu "statek powietrzny", tak aby inne typy środków transportu, takie jak poduszki i urządzenia wykorzystujące efekt bliskości ziemi, nie były kwalifikowane jako statki powietrzne.	8 listopada 1967 8 marca 1968 8 lipca 1968
3 (3. wydanie)	Studium Rady (1969)	Zmiana wprowadzająca definicję "Znak wspólny", "Organ Rejestracji znaków wspólnych" i "Międzynarodowa Organizacja Eksploatacji", oraz odpowiednie postanowienia, pozwalające na rejestrację na innej podstawie niż państwowa statków powietrznych międzynarodowych organizacji eksploatacji, analogicznie do tych, o których mowa w Artykule 77 Konwencji.	23 stycznia 1969 23 maja 1969 18 września 1969
4 (4. wydanie)	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej (1980) Narada Komisji do spraw Hałasu Statków Powietrznych (1979)	Bezzałogowe balony wolne. Zmiana definicji "śmigłowiec".	30 marca 1981 30 lipca 1981 26 listopada 1981
5 (5. wydanie)	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej	Tłumaczenie certyfikatów rejestracji statków powietrznych	17 lutego 2003 14 lipca 2003 27 listopada 2003

NORMY MIĘDZYNARODOWE

1. DEFINICJE

Gdy następujące terminy są użyte w Normach Oznaczeń Przynależności Państwowej oraz Rejestracji Statków Powietrznych, to mają one następujące znaczenie:

Balon (*Balloon*). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu.

Materiał ognioodporny (*Fireproof material*). Materiał mogący wytrzymać działanie wysokich temperatur w stopniu równym lub wyższym niż stal, gdy charakterystyki w obu przypadkach są właściwe dla specyficznych celów.

Międzynarodowa Agencja Eksploatacyjna (*International operating agency*). Agencja, o której mówi Artykuł 77 Konwencji.

Mięśniolot (*Ornithopter*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na powierzchniach, którym nadaje się ruchy machające.

Nadzór rejestrujący znaki wspólne (*Common mark registering authority*). Nadzór prowadzący rejestr niepaństwowy lub, gdzie ma to zastosowanie, część takiego rejestru, rejestrujący statki powietrzne międzynarodowej agencji eksploatacyjnej.

Państwo Rejestracji (*State of Registry*). Państwo, w którego rejestrze znajduje się statek powietrzny.

Samolot (*Aeroplane*). Napędzany, cięższy od powietrza, statek powietrzny, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie w wyniku powstawania sił aerodynamicznych na powierzchniach będących nieruchomymi w danych warunkach lotu.

Statek powietrzny (*Aircraft*). Dowolna maszyna mogąca utrzymać się w powietrzu dzięki wytwarzaniu siły nośnej w atmosferze z reakcji powietrza innej niż oddziaływanie powietrza o powierzchnię ziemi. (Patrz Tabela 1, Klasyfikacja statków powietrznych).

Statek powietrzny cięższy od powietrza (*Heavier-than-air aircraft*). Dowolny statek powietrzny, którego siła nośna powstaje z reakcji aerodynamicznej.

Statek powietrzny lżejszy od powietrza (*Lighter-than-air aircraft*). Dowolny statek powietrzny, utrzymywany w locie przez siłę aerostatyczną.

Sterowiec (*Airship*). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, poruszający się z pomocą zespołu napędowego.

Szybowiec (*Glider*). Cięższy od powietrza, nienapędzany statek powietrzny, wytwarzający swoją siłę nośną w locie z reakcji aerodynamicznej na powierzchnię, które pozostają nieruchome w danych warunkach lotu.

Śmigłowiec (*Helicopter*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na jednym lub więcej napędzanych wirnikach nośnych, obracających się wokół swej zazwyczaj pionowej osi.

Wiatrakowiec (*Gyroplane*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający swoją siłę nośną z reakcji powietrza na jednym lub kilku wirnikach, obracających się swobodnie wokół swojej, zazwyczaj pionowej osi.

Wiropląt (*Rotocraft*). Napędzany statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na jednym lub więcej wirnikach nośnych.

Znak wspólny (*Common mark*). Znak przydzielony przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) organowi prowadzącemu rejestrację statków powietrznych międzynarodowej agencji eksploatacyjnej, prowadzonej na innej podstawie niż rejestr państwowy.

Uwaga.- Wszystkie statki powietrzne międzynarodowej agencji eksploatacyjnej, zarejestrowane na innej podstawie, niż państwowa, powinny posiadać jednakowy znak wspólny.

2. STOSOWANE ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNE I REJESTRACYJNE

2.1. Znak przynależności państwowej lub znak wspólny i rejestracyjny składa się z grup symboli.

2.2. Znak przynależności państwowej lub znak wspólny musi poprzedzać znak rejestracyjny. Jeżeli pierwszą z grupy symboli znaku rejestracyjnego jest litera to powinna ona być poprzedzona łącznikiem.

2.3. Znak przynależności państwowej wybierany jest z serii narodowych znaków wywoławczych łączności radiowej, przydzielonych przez Międzynarodową Unię Telekomunikacji Państwu Rejestracji. Znak przynależności państwowej zgłaszany jest do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

2.4. Znak wspólny wybierany jest z serii znaków włączonych do znaków wywoławczych łączności radiowej, wydzielonych Międzynarodową Unią Telekomunikacji dla Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga.- Przydzielenie znaku wspólnego nadzorowi rejestrującemu odbywa się przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

2.5. Znak rejestracyjny składa się z liter, cyfr, kombinacji liter oraz cyfr i odpowiada znakowi przydzielonemu przez Państwo Rejestracji lub nadzór rejestrujący znaki wspólne.

2.6. Jeżeli znak rejestracyjny składa się z liter, to w tym celu nie mogą być zastosowane kombinacje, które mogą być przyjęte jako pięcioliterowe kombinacje Międzynarodowego Kodu Sygnałów, Część II,

Aneks 7 - Oznaczenia Przynależności Państwowej oraz Rejestracji Statków Powietrznych

Normy Międzynarodowe

rozpoczynających się z litery Q kombinacji trzyliterowej wykorzystywanej w Q Kodzie, oraz kombinacji, które mogą być przyjęte za sygnały ratunkowe SOS, lub analogiczne ekstremalne sygnały takie jak XXX, PAN i TTT.

Uwaga.- Wiadomości o danych kodach zawiera obowiązujący spis Międzynarodowych Przepisów Telekomunikacji.

3. ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

3.1 Postanowienia ogólne

Do naniesienia na statku powietrznym znaków przynależności państwowej lub wspólnych i rejestracyjnych używa się farby lub innego dowolnego środka, który zapewnia właściwy stopień trwałości. Znaki rejestracyjne na statkach powietrznych powinny się wyróżniać i być dobrze widoczne przez cały rok.

3.2 Statki powietrzne lżejsze od powietrza

3.2.1. *Sterowce.* Znaki na sterowcu nanoszone są na korpusie lub na powierzchni statecznika. Jeżeli znaki nanoszone są na korpusie, to powinny być rozmieszczone z obu stron wzdłuż sterowca oraz na górnej powierzchni wzdłuż linii symetrii. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni statecznika, to powinny być rozmieszczone na stateczniku poziomym i pionowym. Znaki na stateczniku poziomym rozmieszczane są na górnej powierzchni prawej połowy i na dolnej powierzchni lewej połowy, przy czym góra liter i cyfr powinna być skierowana w stronę krawędzi natarcia. Znaki na stateczniku pionowym rozmieszcza się z obu stron, w dolnej części statecznika, przy czym litery i cyfry rozmieszczone są poziomo.

3.2.2. *Balony kuliste (oprócz balonów bezzałogowych).* Znaki powinny być umieszczone na dwóch przeciwległych miejscach, położonych w pobliżu największego obwodu poziomego.

3.2.3. *Balony niekuliste (oprócz balonów bezzałogowych).* Znaki nanosi się na każdej jego stronie. Powinny być one położone w miejscach w pobliżu linii maksymalnego przekroju poprzecznego balonu, bezpośrednio nad pasem podwieszenia lub nad punktami mocowania lin podwieszenia kosza.

3.2.4. *Statki powietrzne lżejsze od powietrza (oprócz balonów bezzałogowych).* Znaki boczne nanosi się w taki sposób, aby były widoczne z obu stron i z ziemi.

3.2.5. *Balony bezzałogowe.* Znaki nanosi się na tabliczce identyfikacyjnej (patrz Rozdział 8).

3.3 Statki powietrzne cięższe od powietrza

3.3.1. *Skrzydła.* Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki nanosi się w jednym miejscu, na dolnej powierzchni konstrukcji skrzydła. Powinny być one umieszczone na lewej połowie powierzchni dolnej konstrukcji skrzydła, chyba że przekraczają

szerokość całej dolnej powierzchni struktury skrzydła. W miarę możliwości znaki rozmieszczane są na jednakowej odległości od krawędzi natarcia i spływu skrzydła. Górna część liter i cyfr powinna być skierowana ku krawędzi natarcia skrzydła.

3.3.2. *Kadłub (lub analogiczna konstrukcja) i pionowe powierzchnie usterzenia ogonowego.* Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki nanosi się albo na każdym boku kadłuba (lub analogicznej konstrukcji) pomiędzy skrzydłami i usterzeniem ogonowym, albo na górnej połowie płaszczyzn pionowych usterzenia ogonowego. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni pojedynczego pionowego usterzenia ogonowego wtedy nanosi się je obustronnie. Jeżeli znaki rozmieszcza się na usterzeniu ogonowym o wielu powierzchniach pionowych to są one nanoszone na zewnętrznych płaszczyznach skrajnych powierzchni.

3.3.3. *Przypadki szczególne.* Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest elementów konstrukcyjnych omówionych w punktach 3.3.1 i 3.3.2 znaki należy umieścić w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować.

4. WYMIARY ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

Litery i cyfry w każdej osobnej grupie znaków muszą posiadać jednakową wysokość.

4.1 Statki powietrzne lżejsze od powietrza

4.1.1. Znaki na statkach powietrznych lżejszych od powietrza innych niż balony bezzałogowe, powinny posiadać wysokość przynajmniej 50 centymetrów

4.1.2. Wymiary znaków balonów bezzałogowych określone są przez Państwo Rejestracji z uwzględnieniem wielkości ciężaru użytecznego, do którego mocowana jest tabliczka identyfikacyjna.

4.2 Statki powietrzne cięższe od powietrza

4.2.1. *Skrzydła.* Znaki na skrzydłach statków powietrznych cięższych od powietrza powinny posiadać wysokość przynajmniej 50 centymetrów.

4.2.2. *Kadłub (lub analogiczna konstrukcja) i powierzchnie pionowe usterzenia ogonowego.* Znaki na kadłubie (lub analogicznej konstrukcji) i na powierzchniach pionowych usterzenia ogonowego statków powietrznych cięższych od powietrza powinny posiadać wysokość przynajmniej 30 centymetrów.

4.2.3. *Przypadki szczególne.* Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest części analogicznych do tych, które omówione są w punktach 4.2.1 oraz 4.2.2, znaki powinny posiadać wymiary pozwalające na łatwą identyfikację statku powietrznego.

Normy Międzynarodowe

*Aneks 7 - Oznaczenia Przynależności Państwowej
oraz Rejestracji Statków Powietrznych*

**5. TYPY SYMBOLI STOSOWANE PRZY
NANIESIENIU ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI
PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I
REJESTRACYJNYCH**

5.1. Dla literowego oznaczenia wykorzystuje się duże litery alfabetu łacińskiego bez ornamentu. Dla cyfrowego oznaczenia wykorzystuje się cyfry arabskie bez ornamentu.

5.2. Szerokość każdego symbolu (oprócz litery I i cyfry 1) i długość łącznika wynosi dwie trzecie wysokości symbolu.

5.3. Wszystkie symbole i łączniki wykonuje się nieprzerwanymi liniami i kolorem, który zapewnia dużą kontrastowość z tłem. Grubość linii powinna wynosić jedną szóstą wysokości symbolu.

5.4. Każdy symbol oddzielony jest od wcześniejszego lub następnego odległością wynoszącą nie mniej niż jedna czwarta szerokości symbolu. W tym przypadku łącznik uważa się za osobny symbol.

**6. REJESTR ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI
PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I
REJESTRACYJNYCH**

Każde Umawiające się Państwo lub nadzór rejestrujący znaki wspólne prowadzi bieżący rejestr, w którym zawarte są informacje zamieszczone w świadectwie rejestracji (patrz Rozdział 7), o każdym statku powietrznym zarejestrowanym w danym Państwie lub w upoważnionym nadzorze rejestrującym znaki wspólne. Rejestr balonów bezzałogowych powinien zawierać informacje o dacie, czasie i miejscu jego zapuszczenia, typie balonu i organizacji eksploatującej.

Tabela 1. Klasyfikacja statków powietrznych

STATKI POWIERTRZNE	Statki powietrzne lżejsze od powietrza	Bez napędu	Balony wolne	- Kuliste balony wolne - Niekuliste balony wolne
			Balony na uwięzi	- Kuliste balony na uwięzi - Niekuliste balony na uwięzi¹
		Z napędem	Sterowce	- Sterowce szkieletowe - Sterowce półszkieletowe - Sterowce bezszkieletowe
	Statki powietrzne cięższe od powietrza	Bez napędu	Szybowce	Szybowce lądowe
			Latawce ⁴	Wodnoszybowce ²
		Z napędem	Samoloty	- Samoloty lądowe³ - Wodnosamoloty² - Amfibie²
				- Wiatrakowce lądowe³ - Wodnowiatrakowce² - Wiatrakowce amfibie²
			Wiroplaty	- Śmigłowce lądowe³ - Wodnośmigłowce² - Śmigłowce amfibie²
			Mięśnioloty	- Mięśnioloty lądowe³ - Wodnomięśnioloty² - Mięśnioloty amfibie²

1. Ogólnie nazywane „balon latawiec”.

2. W razie konieczności może być dodane „pływakowe” lub „łodziowe”.

3. Włączając samoloty wyposażone w narty do lądowania („lądowy” zastąpiony jest przez „na nartach”).

4. Tylko w celu uzupełnienia układu klasyfikacji.

**Aneks 7 - Oznaczenia Przynależności Państwowej
oraz Rejestracji Statków Powietrznych**

Normy Międzynarodowe

7. ŚWIADECTWO REJESTRACJI

7.1. Forma i zawartość świadectwa rejestracji powinna odpowiadać niżej podanemu wzorcowi pokazanemu na Rysunku 1.

Uwaga.- Wymiary formularza świadectwa rejestracji pozostawia się do decyzji Państwa Rejestracji lub nadzoru rejestrującego znaki wspólne.

7.2. Gdy świadectwa rejestracji są wydane w innym języku niż angielski, powinny zawierać angielskie tłumaczenie.

Uwaga.- Paragraf 29 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wymaga, aby świadectwo rejestracji było przewożone na pokładzie każdego statku powietrznego wykorzystywanego w międzynarodowej żegludze powietrznej

8. TABLICZKA IDENTYFIKACYJNA

Statek powietrzny powinien posiadać tabliczkę identyfikacyjną, na której podano co najmniej znak przynależności państwowej lub wspólny i znak rejestracyjny. Tabliczkę wykonuje się z metalu ogniotrwałego lub innego materiału ognioodpornego, posiadającego odpowiednie właściwości fizyczne i mocuje się do statku powietrznego na widocznym miejscu koło wejścia głównego lub w przypadku balonów bezzałogowych w miejscu widocznym użytecznego ciężaru.

9. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Postanowienia niniejszego Aneksu nie mają zastosowania do balonów meteorologicznych stosowanych tylko w celach meteorologii, lub do balonów bezzałogowych bez użytecznego ciężaru.

*	Państwo lub Nadzór rejestrujący znaki wspólne Ministerstwo, Departament lub Zarząd		*
ŚWIADECTWO REJESTRACJI			
1. Znak przynależności państwowej lub wspólny i znak rejestracyjny 	2. Wytwórca i oznaczenie statku powietrznego przez wytwórcę 	3. Numer seryjny statku powietrznego 	
4. Właściciel			
5. Adres właściciela			
6. Niniejszym świadectwem potwierdza się, że wyżej wymieniony statek powietrzny został odpowiednio wpisany do zgodnie z Konwencją o międzynarodowym (nazwa rejestru) lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 roku i (†)			
(Podpis)			
Data wydania			
(†) Podać zastosowane przepisy.			
*			

* Dla potrzeb Państwa Rejestracji lub nadzoru rejestrującego znaki wspólne.

Rysunek 1. Świadectwo rejestracji

- KONIEC -



1/8/97

Uwaga wyjaśniająca

SUPLEMENT DO

ANEKSU 7 – ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ

ORAZ REJESTRACYJNE

(Wydanie czwarte)

1. Załączony Suplement, składający się z wcześniejszych materiałów zawartych w Suplementach Nr 1 (żółta okładka) oraz Nr 2 (różowa okładka), zastępuje ich wcześniejsze wydania. Zawiera on informacje ogłoszone przez Państwa do 31 lipca 1997.
2. Suplement ten musi być wprowadzony na koniec Aneksu 7, wydania czwartego. Wcześniejsze suplementy muszą być usunięte.



31/7/03

Uwaga wyjaśniająca

Zmiana Nr 2
do
SUPLEMENTU DO
**ANEKSU 7 – ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ
ORAZ REJESTRACYJNE**
(Wydanie czwarte)

Niniejsza zmiana zastępuje Suplement oraz Zmianę Nr 1.

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 – WYDANIE CZWARTE

**ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ
ORAZ REJESTRACYJNE**

CZEŚĆ A: Różnice pomiędzy przepisami krajowymi i praktykami Państw Umawiających się, a odpowiednimi Normami Międzynarodowymi zawartymi w Aneksie 7, zgłoszone do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z Artykułem 38 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* oraz postanowienia Rady z dnia 21 listopada 1950.

CZEŚĆ B: Znaki przynależności państwowej, symbole narodowe oraz znaki wspólne statków powietrznych.

SIERPIEŃ 1997

(ii)

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

ZAPIS ZMIAN WPROWADZONYCH DO SUPLEMENTU

<i>Nr</i>	<i>Data</i>	<i>Wprowadzona przez</i>
1	28/5/98	ICAO
2	31/7/03	ICAO

<i>Nr</i>	<i>Data</i>	<i>Wprowadzona przez</i>

ZMIANY DO ANEKSU 7 PRZYJĘTE LUB ZATWIERDZONE PRZEZ RADĘ
PO PUBLIKACJI CZWARTEGO WYDANIA W LIPCU 1981

<i>Nr</i>	<i>Data przyjęcia lub zatwierdzenia</i>	<i>Data wejścia w życie</i>

<i>Nr</i>	<i>Data przyjęcia lub zatwierdzenia</i>	<i>Data wejścia w życie</i>

CZĘŚĆ A

Nie podlega tłumaczeniu.

**CZĘŚĆ B - ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, SYMBOLE NARODOWE ORAZ
ZNAKI WSPÓLNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

1. Znaki przynależności państwowej statków powietrznych zarejestrowane przez ICAO

Znaki przynależności państwowej uszeregowane alfabetycznie w kolejności nazw Państw

Afganistan	YA	Dominikana	HI
Algieria	7T	Dzibuti	J2
Angola	D2		
Antigua i Barbuda	V2	Egipt	SU
Arabia Saudyjska	HZ	Ekwador	HC
Argentyna	LQ, LV	Erytrea	E3
Armenia	EK	Estonia	ES
Australia	VH	Etiopia	ET
Austria	OE		
Azerbejdżan	4K	Fidzi	DQ
		Filipiny	RP
Bahrajn	A9C	Finlandia	OH
Bangladesz	S2	Francja	F
Barbados	8P		
Belgia	OO	Gabon	TR
Belize	V3	Gambia	C5
Benin	TY	Ghana	9G
Bhutan	A5	Grecja	SX
Białoruś	EW	Grenada	J3
Birma	XY, XZ	Gruzja	4L
Boliwia	CP	Gujana	8R
Bośnia i Hercegowina	T9	Gwatemala	TG
Botswana	A2	Gwinea	3X
Brazylia	PP, PR, PT, PU	Gwinea-Bissau	J5
Brunei	V8	Gwinea Równikowa	3C
Bułgaria	LZ		
Burkina Faso	XT	Haiti	HH
Burundi	9U	Hiszpania	EC
		Honduras	HR
Chile	CC	Holandia	PH
Chiny (włączając Hongkong i Makao)	B	Aruba	P4
Chorwacja	9A	Antyle Holenderskie	PJ
Cypr	5B		
Czad	TT	Indie	VT
Czechy	OK	Indonezja	PK
		Irak	YI
Dania	OY	Irlandia	EI
Demokratyczna Republika Kongo	9Q	Iran	EP
Dominika	J7		

* Znak różniący się od zawartości klauzuli z 2.3 niniejszego Aneksu.

B-2

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

Islandia.....	TF	Namibia.....	V5
Izrael.....	4X	Nauru.....	C2
		Nepal.....	9N
Jamajka.....	6Y	Niemcy.....	D
Japonia.....	JA	Nikaragua.....	YN
Jemen.....	7O	Niger.....	5U
Jordania.....	JY	Nigeria.....	5N
		Norwegia.....	LN
Kambodża.....	XU	Nowa Zelandia.....	ZK, ZL, ZM
Kamerun.....	TJ		
Kanada.....	C, CF	Oman.....	A4O
Katar.....	A7		
Kazachstan.....	UN	Pakistan.....	AP
Kenia.....	5Y	Palau.....	T8A
Kirgistan.....	EX	Panama.....	HP
Kolumbia.....	HK	Papua Nowa Gwinea.....	P2
Kongo.....	TN	Paragwaj.....	ZP
Korea Południowa.....	HL	Peru.....	OB
Korea Północna*.....	P	Polska.....	SP
Kostaryka.....	TI	Portugalia.....	CR, CS
Kuba.....	CU		
Kuwejt.....	9K		
Laos*.....	RDPL	Republika Środkowoafrykańska.....	TL
Liban.....	OD	Rosja.....	RA
Lesotho.....	7P	Republika Południowej Afryki.....	ZS, ZT, ZU
Liberia.....	A8	Rumunia.....	YR
Libia.....	5A	Rwanda.....	9XR
Liechtenstein.....	HB oraz symbol narodowy		
Litwa.....	LY		
Luksemburg.....	LX		
Łotwa.....	YL	Saint Kitts i Nevis.....	V4
		Saint Lucia.....	J6
Macedonia.....	Z3	Saint Vincent i Grenadyny.....	J8
Madagaskar.....	5R	Samoa.....	5W
Malawi.....	7Q	Salwador.....	YS
Malediwy.....	8Q	San Marino.....	T7
Malezja.....	9M	Sao Tome i Principe.....	S9
Mali.....	TZ	Senegal.....	6V, 6W
Malta.....	9H	Serbja i Czarnogóra.....	YU
Maroko.....	CN	Seszele.....	S7
Mauretania.....	5T	Sierra Leone.....	9L
Mauritius.....	3B	Singapur.....	9V
Meksyk.....	XA, XB, XC oraz symbol narodowy	Słowacja.....	OM
Mikronezja.....	V6	Słowenia.....	S5
Mołdawia.....	ER	Somalia.....	6O
Monako.....	3A		
Mongolia.....	JU		
Mozambik.....	C9		

* Znak różniący się od zawartości klauzuli z 2.3 niniejszego Aneksu.

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

B-3

Sri Lanka	4R	Uzbekistan	UK
Stany Zjednoczone Ameryki Północnej	N	Vanuatu	YJ
Sudan	ST	Wenezuela	YV
Surinam	PZ	Węgry	HA
Suazi	3D	Wietnam	XV
Syria	YK	Wielka Brytania	G
Szwajcaria	HB oraz symbol narodowy	Anguilla	VP-A
Szwecja	SE	Bermudy	VP-B
		Falklandy (Malwiny)	VP-F
Tadżykistan	EY	Gibraltar	VP-G
Tajlandia	HS	Montserrat	VP-M
Tanzania	5H	Św Helena/Ascension	VQ-H
Togo	5V	Turks i Caicos	VQ-T
Tonga	A3	Wyspy Dziewicze	VP-L
Trynidad i Tobago	9Y	Wyspy Kajmana	VP-C
Tunezja	TS	Wybrzeże Kości Słoniowej	TU
Turcja	TC	Wyspy Bahama	C6
Turkmenistan	EZ	Wyspy Salomona	H4
		Wyspy Zielonego Przylądka	D4
Uganda	5X		
Ukraina	UR	Zambia	9J
Urugwaj	CX	Zimbabwe*	Z
		Zjednoczone Emiraty Arabskie	A6

Znaki narodowe wg krajów w porządku alfanumerycznym

AP	Pakistan	D	Niemcy
A2	Botswana	DQ	Fidzi
A3	Tonga	D2	Angola
A4O	Oman	D4	Wyspy Zielonego Przylądka
A5	Bhutan		
A6	Zjednoczone Emiraty Arabskie	EC	Hiszpania
A7	Katar	EI	Irlandia
A8	Liberia	EK	Armenia
A9C	Bahrajn	EP	Iran
		ER	Mołdawia
B	Chiny (włączając Hong Kong i Makao)	ES	Estonia
		ET	Etiopia
C, CF	Kanada	EW	Białoruś
CC	Chile	EX	Kirgistan
CN	Maroko	EY	Tadżykistan
CP	Boliwia	EZ	Turkmenistan
CR, CS	Portugalia	E3	Erytrea
CU	Kuba		
CX	Urugwaj	F	Francja
C2	Nauru		
C5	Gambia	G	Wielka Brytania
C6	Wyspy Bahama		
C9	Mozambik		

* Znak różniący się od zawartości klauzuli z 2.3 niniejszego Aneksu.

B-4

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

HA Węgry
HB oraz symbol narodowy Liechtenstein
HB oraz symbol narodowy Szwajcaria
HC Ekwador
HH Haiti
HI Dominikana
HK Kolumbia
HL Korea Południowa
HP Panama
HR Honduras
HS Tajlandia
HZ Arabia Saudyjska
H4 Wyspy Salomona

I Włochy

JA Japonia
JU Mongolia
JY Jordania
J2 Dżibuti
J3 Grenada
J5 Gwinea-Bissau
J6 Saint Lucia
J7 Dominika
J8 Św Vincent i Grenadyny

LN Norwegia
LQ, LV Argentyna
LX Luksemburg
LY Litwa
LZ Bułgaria

N Stany Zjednoczone Ameryki Północnej
OB Peru
OD Liban
OE Austria
OH Finlandia
OK Czechy
OM Słowacja
OO Belgia
OY Dania

P Korea Północna*
PH Holandia
PJ Antyle Holenderskie (Holandia)
PK Indonezja
PP, PR, PT, PU Brazylia
PZ Surinam
P2 Papua Nowa Gwinea
P4 Aruba (Holandia)

RA Rosja
RDPL Laos*
RP Filipiny*

SE Szwecja
SP Polska
ST Sudan
SU Egipt
SX Grecja
S2 Bangladesz
S5 Słowenia
S7 Seszele
S9 Sao Tome i Principe

TC Turcja
TF Islandia
TG Gwatemala
TI Kostaryka
TJ Kamerun
TL Republika Środkowoafrykańska
TN Kongo
TR Gabon
TS Tunezja
TT Czad
TU Wybrzeże Kości Słoniowej
TY Benin
TZ Mali
T7 San Marino
T8A Palau
T9 Bośnia i Hercegowina

UK Uzbekistan
UN Kazachstan
UR Ukraina

VH Australia
VP-A Anguilla (Wielka Brytania)
VP-B Bermuda (Wielka Brytania)
VP-C Wyspy Kajmana (Wielka Brytania)
VP-F Falklandy (Malwiny) (Wielka Brytania)
VP-G Gibraltar (Wielka Brytania)
VP-L Wyspy Dziewicze (Wielka Brytania)
VP-M Montserrat (Wielka Brytania)
VQ-H Św Helena/Ascension (Wielka Brytania)
VQ-T Turks i Caicos (Wielka Brytania)
VT Indie
V2 Antigua i Barbuda
V3 Belize
V4 Saint Kitts i Nevis

* Znak różniący się od zawartości klauzuli z 2.3 niniejszego Aneksu.

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

B-5

V5.....	Namibia	5A.....	Libia
V6.....	Mikronezja	5B.....	Cypr
V7.....	Wyspy Marshalla	5H.....	Tanzania
V8.....	Brunei Darussalam	5N.....	Nigeria
		5R.....	Madagaskar
XA, XB, XC oraz symbol narodowy.....	Meksyk	5T.....	Mauretania
XT.....	Burkina Faso	5U.....	Niger
XU.....	Kambodża	5V.....	Togo
XV.....	Wietnam	5W.....	Samoa
XY, XZ.....	Birma	5X.....	Uganda
		5Y.....	Kenia
YA.....	Afganistan		
YI.....	Irak	6O.....	Somalia
YJ.....	Vanuatu	6V, 6W.....	Senegal
YK.....	Syria	6Y.....	Jamajka
YL.....	Łotwa		
YN.....	Nikaragua	7O.....	Jemen
YR.....	Rumunia	7P.....	Lesotho
YS.....	Salwador	7Q.....	Malawi
YU.....	Serbia i Czarnogóra	7T.....	Algieria
YV.....	Wenezuela		
		8P.....	Barbados
Z.....	Zimbabwe*	8Q.....	Malediwy
ZK, ZL, ZM.....	Nowa Zelandia	8R.....	Gujana
ZP.....	Paragwaj		
ZS, ZT, ZU.....	Republika Południowej Afryki	9A.....	Chorwacja
Z3.....	Macedonia	9G.....	Ghana
		9H.....	Malta
3A.....	Monako	9J.....	Zambia
3B.....	Mauritius	9K.....	Kuwejt
3C.....	Gwinea Równikowa	9L.....	Sierra Leone
3D.....	Suazi	9M.....	Malezja
3X.....	Gwinea	9N.....	Nepal
		9Q.....	Kongo
4K.....	Azerbejdżan	9U.....	Burundi
4L.....	Gruzja	9V.....	Singapur
4R.....	Sri Lanka	9XR.....	Rwanda
4X.....	Izrael	9Y.....	Trynidad i Tobago

2. Państwa zrzeszone niezgłaszające znaków przynależności państwowej do ICAO: Albania, Komory, Wyspy Cooka**, Kiribati.

3. Państwa niezrzeszone, niezgłaszające znaków przynależności państwowej do ICAO: Watykan, Tuvalu.

* Znak różniący się od zawartości klauzuli z 2.3 niniejszego Aneksu.

** Rejestr Statków Powietrznych w trakcie tworzenia

B-6

SUPLEMENT DO ANEKSU 7 (WYDANIE CZWARTE)

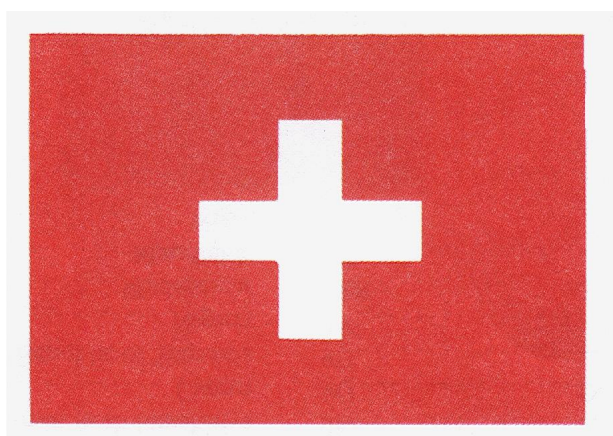
4. Symbole narodowe używane w połączeniu ze znakami przynależności



Symbol narodowy Lichtensteinu



Symbol narodowy Meksyku



Symbol narodowy Szwajcarii

5. Wykaz wspólnych znaków przynależności przyznane przez ICAO międzynarodowym agencjom eksploatującym

<i>Międzynarodowe agencje eksploatujące</i>	<i>Ustalone przez</i>	<i>Państwo pełniące funkcję Państwa Rejestracji</i>	<i>Przyznane wspólne znaki przynależności</i>
Arab Air Cargo	Jordania oraz Irak	Jordania	4YB

- KONIEC -

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
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
