

Dowództwo Sił Powietrznych

308

DECYZJA Nr 555/MON MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 11 grudnia 2008 r.

zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426), w celu dostosowania przepisów lotniczych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do pozostałych aktów prawnych określających zasady wykonywania lotów ustala się, co następuje:

1. W Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiącym załącznik do decyzji Nr 412/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 października 2006 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Urz. MON Nr 19, poz. 252 oraz z 2008 r. Nr 12, poz. 137), wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w „Wykazie skrótów, definicji i dokumentów” w pkt 1 „Skróty”:
 - a) uchyla się skrót ARL,
 - b) po skrócie FL dodaje się skrót FLIR i GRL w brzmieniu:
„**FLIR** — (*Forward Looking Infra Red*) pokładowy system nocnego widzenia
GRL — grupa ratownictwa lotniskowego”;
 - c) uchyla się skrót GWKLL,
 - d) po skrócie NM dodaje się skrót NOE w brzmieniu:
„**NOE** — (*Nap of the Earth*) lot profilowy”;
 - e) po skrócie NVP dodaje się skrót NVG i NVS w brzmieniu:
„**NVG** — (*Night Vision Goggles*) okulary nocnego widzenia (gogle noktowizyjne)
„**NVS** — (*Night Vision Systems*) systemy nocnego widzenia (np. system FLIR)”;
 - f) po skrócie OKL dodaje się skrót PAŻP w brzmieniu:
„**PAŻP** — Polska Agencja Żeglugi Powietrznej”;
 - g) skrót POL otrzymuje brzmienie:
„**POL** — pilot operacyjny lotów (*Supervisor of Flying — SOF*)”;
 - h) uchyla się skrót SNRL,

- i) po skrócie SIL dodaje się skrót SOF w brzmieniu:
„**SOF** — zob. POL”;
 - k) po skrócie WA dodaje się skrót WIML w brzmieniu:
„**WIML** — Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej”;
 - l) skreśla się skrót WKLL;
- 2) w „Wykazie skrótów, definicji i dokumentów” w pkt 2 „Definicje”:
- a) przed definicją „Bezpieczna wysokość lotu statku powietrznego” dodaje się definicję „Badania przedlotowe” w brzmieniu:
„**Badania przedlotowe** — badania lekarskie członków personelu latającego przed podjęciem czynności lotniczych w powietrzu, prowadzone w dniu wykonywania tych czynności, przed pierwszym lotem.”;
 - b) po definicji „Dowódca statku powietrznego” dodaje się definicję „Dowódca zadania” w brzmieniu:
„**Dowódca zadania** — dowódca statku powietrznego lub osoba inna niż dowódca statku powietrznego, wyznaczona przez organizatora lotów, odpowiedzialna za wykonanie postawionego mu zadania (jego elementu).”;
 - c) po definicji „Droga startowa” dodaje się definicję „Dysponent limitu nalotu” i „Dysponent statku powietrznego (dowódca wylotu)” w brzmieniu:
„**Dysponent limitu nalotu** — osoba uprawniona przez Ministra Obrony Narodowej do używania (wykorzystywania) wojskowych statków powietrznych w ramach przydzielonych limitów nalotów.
Dysponent statku powietrznego (dowódca wylotu) — wyznaczona rozkazem (decyzją) przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano w dyspozycję wojskowy statek powietrzny i załogę, odpowiedzialna za transportowany stan osobowy oraz ładunek.”;
 - d) definicja „Dyspozycja statku powietrznego” otrzymuje brzmienie:
„**Dyspozycja statku powietrznego** — oddanie wyznaczonemu dysponentowi statku powietrznego

(dowódcy wylotu) przez uprawnionego dysponenta limitu nalotu wojskowego statku powietrznego i załogi z prawem do stawiania (zmiany) zadania w zakresie określonym przez dysponenta limitu nalotu. Postawienie (zmiana) zadania odbywa się w formie pisemnej i musi uwzględniać odpowiednie wyprzedzenie czasowe niezbędne do właściwego przygotowania się załogi do jego wykonania, przygotowanie niezbędnej dokumentacji oraz musi uwzględniać właściwe zabezpieczenie logistyczne i możliwości przewożenia statku powietrznego.”

e) definicja „Organizator lotów” otrzymuje brzmienie:
„**Organizator lotów** — dowódca pododdziału (oddziału) lotniczego, dowódca komponentu lotniczego lub osoba wyznaczona przez zarządzającego loty odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.”

f) po definicji „Warstwa przejściowa” dodaje się definicję „Warunki minimalne” w brzmieniu:
„**Warunki minimalne** — są to minimalne wartości widzialności, wysokości podstawy chmur oraz maksymalna dopuszczalna wartość wektora wiatru, przy których może odbyć się start lub lądowanie statku powietrznego.”;

3) w „Wykazie skrótów, definicji i dokumentów” pkt 3 „Dokumenty przywołane w *RL-2006*” uchyla się;

4) w § 4 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Dokumentacja lotnicza powinna być przejrzysta i czytelna, prowadzona zgodnie z obowiązującymi wzorami, określonymi w instrukcjach wymienionych w ust. 2-5. Zmiany w sporządzonej dokumentacji mogą być wprowadzane przez osoby zatwierdzające te dokumenty, ich przełożonych lub osoby wskazane przez zatwierdzającego.”;

5) w § 5 w ust. 3 :

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) prędkość pozioma

— kilometr na godzinę, węzeł, liczba Macha.”;

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) prędkość wiatru

— kilometr na godzinę, metr na sekundę, węzeł.”;

6) w § 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zasady podziału polskiej przestrzeni powietrznej określają ustawa *Prawo lotnicze* oraz akty wykonawcze do ustawy w sprawie podziału polskiej przestrzeni powietrznej.”;

7) w § 8:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Załogi polskiego lotnictwa wojskowego wykonujące loty w polskiej przestrzeni powietrznej obowiązane są stosować również przepisy ruchu lotniczego zawarte w *Załącznikach 2 oraz 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Doc. 8168 — operacje statków powietrznych, Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym* oraz w *Zbiorze informacji lotniczych (AIP Polska)* — w zakresie nieujętych zapisami *RL-2006*.”

b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Załogi wojskowych statków powietrznych zobowiązane są stosować procedury łączności określone w *Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym, Podręczniku radiotelefonicznej frazeologii lotniczej (Doc. 9432)*. Procedury łączności dla lotów taktycznych i bojowych określa instrukcja *Zasady prowadzenia korespondencji radiowej w lotach taktycznych oraz bojowych*.”

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wykonywanie zadań w strefach niebezpiecznych (D) odbywa się na zasadach określonych w *Instrukcji ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP (IRL)*.”

d) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Za bezpieczeństwo i dowodzenie lotami wykonywanymi w strefach TSA, TRA, TSA(D), TRA(D), w których przestrzeń powietrzna pozostaje niesklasyfikowana, na trasach TFR i MRT oraz w strefach EA odpowiada właściwe stanowisko dowodzenia, w tym punkty dowodzenia i naprowadzania.”;

8) w § 9:

a) w ust. 8 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) publikować informacje dotyczące lotniska w *AIP Polska*, tymczasowe odstępstwa podaje w *NOTAM*.”

b) ust. 14 i 15 otrzymują brzmienie:

„14. Lotnisko czynne to lotnisko, na którym — w sposób zgodny z jego instrukcją operacyjną — odbywają się operacje startów lub lądowań oraz realizowana jest obsługa ruchu lotniczego.

15. Lotnisko czynne z ograniczeniami to lotnisko, na którym odbywają się operacje startów lub lądowań z ograniczeniami i zmianami opublikowanymi w *NOTAM* oraz realizowana jest obsługa ruchu lotniczego.”

c) w ust. 16 Tabelę 1 „Stany funkcjonowania lotnisk” uchyla się;

9) w § 10:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każde lotnisko opublikowane jako lotnisko czynne (czynne z ograniczeniami) może być wykorzystane w charakterze lotniska zapasowego.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Podczas wykonywania przelotów lotnisko startu może być również lotniskiem zapasowym na trasie i lotniskiem zapasowym docelowym.”;

10) w § 11:

a) ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„15. Lądowiska dla śmigłowców używane w nocy (za wyjątkiem lotów z wykorzystaniem NVG, NVS) powinny być oznakowane światłami w sposób umożliwiający ich identyfikację, bezpieczny start i lądowanie. Schemat rozmieszczenia świateł na lądowisku dla śmigłowców określa załącznik 6.”;

b) ust. 22-24 otrzymują brzmienie:

„22. Dopuszcza się wykorzystywanie miejsc startów i lądowań innych niż lotniska i lądowiska, w przypadkach:

- 1) przymusowego lądowania;
- 2) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego;
- 3) udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych i (lub) ich skutków;
- 4) wykonywania zadań związanych z ochroną bezpieczeństwa publicznego;
- 5) realizacji szkolenia lub treningu;
- 6) wykonania lotów dyspozycyjnych;
- 7) wykonania lotów próbnych;
- 8) realizacji zadań specjalnych.

23. Podczas lotu, podstawowym kryterium wyboru innego miejsca startów i lądowań jest możliwość wykonania bezpiecznego lądowania i (lub) startu zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania (odpowiedniej) danego typu statku powietrznego.

24. Ostateczną decyzję o wykorzystaniu innego miejsca startów i lądowań, po ocenie jego przydatności wykonanej z powietrza, podejmuje dowódca statku powietrznego.”;

11) w § 12:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Załogę statku powietrznego określa instrukcja użytkowania (eksploatacji) statku powietrznego, z zastrzeżeniem ust. 6.”;

b) ust. 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9. Dowódcą statku powietrznego jest pilot wyznaczony przez organizatora lotów.

10. Dowódca statku powietrznego jest obowiązany wykonywać lot zgodnie z przepisami, ponosi on odpowiedzialność za wykonanie postawionego zadania, z zastrzeżeniem ust. 10a, a także za bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.”;

c) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. W zależności od charakteru lotu, organizator lotów może wyznaczyć dowódcę zadania, który podlega dowódcy statku powietrznego i jest odpowiedzialny za wykonanie postawionego mu zadania (jego elementu).”;

d) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia przede wszystkim bezpieczeństwa pasażerów i załogi oraz zabezpieczenia statku powietrznego i ładunku. W uzasadnionych przypadkach dowódca statku powietrznego ma prawo podjąć decyzję o zniszczeniu statku powietrznego, po jego przymusowym lądowaniu.”;

e) ust. 24 otrzymuje brzmienie:

„24. Osoba kontrolująca pilota — dowódcę statku powietrznego w czasie lotu jest dowódcą statku powietrznego, jeżeli posiada uprawnienia do lotów instruktorskich na danym typie statku powietrznego i wykonuje lot za sterami statku powietrznego.”;

f) ust. 29 otrzymuje brzmienie:

„29. Odpowiedzialnymi za statek powietrzny, z zastrzeżeniem ust. 28, jest personel, któremu przekazano statek powietrzny lub każdy, kto w zakresie swoich obowiązków ponosi odpowiedzialność za stacjonujące statki powietrzne.”;

g) w ust. 30:

— pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) mieć wymagane dokumenty i wyposażenie do lotu, określone przez organizatora lotów.”;

— pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) dopilnować, aby członkowie załogi wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego zgodnie z zakresem ich obowiązków.”;

— pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) zapoznać się z WA i lotniczą prognozą pogody.”;

12) w § 13:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Uprawnienia wyszczególnione w ust. 3 nadaje się po zdaniu właściwego egzaminu (egzaminów) określonego w programie szkolenia (innym równoważnym dokumencie) lub otrzymaniu właściwego certyfikatu i uzyskaniu odpowiedniego dopuszczenia.”,

b) ust. 12 i 13 otrzymują brzmienie:

„12. Klasa kwalifikacyjna określa poziom wykszolenia i doświadczenie lotnicze personelu latającego o którym mowa w ust. 13. Nadaną klasę kwalifikacyjną wpisuje się do licencji pilota lub nawigatora w lotnictwie Sił Zbrojnych RP.

13. Szczegółowe zasady kwalifikowania pilotów i nawigatorów latających określa *Instrukcja kwalifikowania pilotów i nawigatorów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.*”;

13) w § 14:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Podstawą do określenia maksymalnych przerw w lotach (w miesiącach) dla dowódców statków powietrznych z załogą jedno- lub wieloosobową w lotach według VFR i IFR jest osiągnięta klasa pilota — zgodnie z tabelą 2.

Tabela 2. Maksymalne przerwy w lotach

Przepisy wykonywania lotu		Rodzaj statku powietrznego	Maksymalne przerwy w lotach (w miesiącach)		
			M, 1	2	3
VFR	Dzień	Z załogą jednoosobową	4	3	2
		Z załogą wieloosobową	5	4	3
	Noc	Z załogą jednoosobową	3	2	1
		Z załogą wieloosobową	4	3	2
IFR		Z załogą jednoosobową	3	2	1
		Z załogą wieloosobową	4	3	2

UWAGA:

- wykonanie lotu w nocy według VFR pozwala na stosowanie przerw w wykonywaniu lotów w dzień według VFR;
- samolot An-2 oraz śmigłowce W-3 i Mi-24 traktuje się jako statki powietrzne z załogą wieloosobową.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Ważność uprawnień do wykonywania lotów instruktorskich jest zachowana, jeżeli przerwa w wykonaniu dowolnego lotu instruktorskiego nie przekracza

12 miesięcy. W przypadku przerwy dłuższej zezwala się na wykonywanie lotów instruktorskich po uprzednim wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze z fotela instruktora.”,

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Zasady zachowania ważności uprawnień do wykonywania lotów próbnych określa *Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.*”,

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku przerwy większej niż określona w tabeli 2. zezwala się dowódcom statków powietrznych z załogą jedno- lub wieloosobową na wykonywanie lotów:

- według VFR w dzień — po wykonaniu lotu kontrolnego według VFR w dzień;
- według VFR w nocy — przy zachowanej ważności dopuszczeń do wykonywania lotów według VFR w dzień — po wykonaniu lotu kontrolnego według VFR w nocy;
- według IFR — przy zachowanej ważności dopuszczeń do wykonywania lotów według VFR w dzień — po wykonaniu lotu kontrolnego według IFR. Jeżeli lot według IFR ma być wykonywany w nocy to obowiązuje ważność dopuszczeń do wykonywania lotów według VFR w nocy.”

e) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Ważność dopuszczeń do wykonywania lotów (zadań lotniczych) i zasady ich przywracania, nie określone w RL-2006, zawierają programy szkolenia lotniczego (inne równoważne dokumenty) na danym typie statku powietrznego.”,

f) ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. Zezwala się na jednokrotne przedłużenie ważności dopuszczenia przez wykonanie lotu instruktorskiego, którego dotyczy to dopuszczenie, a ważność dopuszczenia liczona jest od dnia wykonania lotu.”,

g) po ust. 19 dodaje się ust. 20 i 21 w brzmieniu:

„20. Zachowanie ważności posiadanych dopuszczeń innym specjalistom wchodzącym w skład personelu latającego (np. lekarzom, ratownikom) następuje poprzez realizację zadań z lotem na jednym z typów statków powietrznych, do których posiadają uprawnienia.

21. W przypadku utraty ważności uprawnień lub dopuszczeń na danym typie statku powietrznego przez wszystkich pilotów w danej jednostce lotniczej zezwala się na przywrócenie tych ważności przez pilotów innej jednostki lotniczej, a jeśli takich brak na wzajemne

przywrócenie ważności po kolejnym wykonaniu lotów w charakterze szkolonego i kontrolującego przez pilotów z uprawnieniami instruktorskimi wyznaczonych przez dowódcę rodzaju Sił Zbrojnych.”;

14) w § 15 ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Raz w roku personel latający obowiązany jest do zdania komisyjnych egzaminów z wiedzy stosowanej (w zakresie niezbędnym do wykonywania swoich obowiązków), która obejmuje znajomość:

- 1) przepisów lotniczych;
- 2) instrukcji techniki pilotowania (użytkowania, eksploatacji) statku powietrznego, na których wykonuje loty;
- 3) budowy i zasad działania wyposażenia pokładowego statku powietrznego (technicy pokładowi),
- 4) nawigacji lotniczej (piloci i nawigatorzy);
- 5) praktycznej aerodynamiki i mechaniki lotu (piloci);
- 6) wyposażenia wysokościowo-ratowniczego oraz zasad techniki ratowniczej i przetrwania;
- 7) oceny i wpływu WA na wykonywanie zadań lotniczych, umiejętności odczytywania informacji zawartych w depeuszach i kluczach meteorologicznych oraz dokumentacji lotniczo-meteorologicznej (piloci i nawigatorzy);
- 8) wykorzystania środków naziemnego elektronicznego zabezpieczenia lotów (piloci i nawigatorzy);
- 9) czynności obsługowych realizowanych przez personel latający, w ramach samodzielnej obsługi statku powietrznego (np. cross servicing), na którym wykonują loty (posiadający dopuszczenia do wykonywania tych usług).”;

15) w § 16:

a) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Zasady organizacji lotów próbnych, lotów z pokładów okrętów oraz lotów statków powietrznych o statusie „HEAD” określają instrukcje organizacji tych lotów.”;

b) po ust. 9 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Zasady zarządzania ryzykiem w lotnictwie (Operational Risk Management — ORM) oraz wzór i sposób wypełniania karty zarządzania ryzykiem określa Dowódca Sił Powietrznych.”;

16) w § 17:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Czas startowy personelu latającego liczy się indywidualnie od chwili rozpoczęcia bezpośredniego przygotowania do lotów do momentu zakończenia wykonywania czynności lotniczych po ostatnim locie.

2. Maksymalny czas startowy personelu latającego wynosi 12 godzin, z zastrzeżeniem ust. 5, 6, 10, 12 i 14.”;

b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Załogom po dyżurze bojowym (ratowniczym) lub służbie pełnionej w trybie 24 godzinnym zezwala się rozpocząć bezpośrednio przygotowanie do lotów po czasie odpoczynku nie krótszym niż 8 godzin.”;

c) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Pod pojęciem czas odpoczynku należy rozumieć czas umożliwiający nieprzerwany sen w warunkach domowych lub hotelowych, a na pokładzie okrętu — w osobnej kajucie.”;

d) po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

„11a. Pobyt załogi statku powietrznego w czasie wykonywania zadania lotniczego poza jednostką macierzystą lub miejscem zamieszkania przekraczający 6 godzin uprawnia do odpoczynku w warunkach hotelowych.”;

e) ust. 12-14 otrzymują brzmienie:

„12. Dopuszcza się zabieranie drugiej kompletnej załogi na pokład statku powietrznego w celu kontynuowania zadania po zmianie załóg, jednak sumaryczny czas lotu obu załóg nie może przekroczyć 150% maksymalnego nalotu określonego w ust. 3, przy czasie startowym nie przekraczającym 18 godzin.

13. Wykonanie lotu, o którym mowa w ust. 12 i 14, jest możliwe, gdy statek powietrzny posiada hermetyzowaną kabinę oraz druga załoga ma zapewnione miejsca leżące na pokładzie statku powietrznego. Przy braku możliwości technicznych zapewnienia miejsc leżących załozde nie wykonującej czasowo czynności lotniczych dopuszcza się wykonywanie lotów, o których mowa w ust. 12 i 14, tylko w przypadku zapewnienia wyżej wymienionej załozde rozkładanych foteli oddzielonych od kabiny załogi i pasażerów.

14. Na samolotach z załogą wieloosobową, w locie długodystansowym, w przypadku zwiększenia składu o drugą kompletną załogę czas startowy można wydłużyć do 18 godzin, a nieprzerwany czas lotu może wynosić do 15 godzin. W takiej sytuacji dopuszcza się zmianę załóg w powietrzu, a dowódca statku powietrznego określa członkom obydwu załóg czas wykonywania lotu z fotela pilota (nawigatora, technika pokładowego), zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, z wyjątkiem operacji startu i lądowania wykonywanych osobiście przez niego. W dokumentacji osobistej każdy członek powiększonej załogi zapisuje ogólny czas całego lotu.”;

f) ust.17 otrzymuje brzmienie:

„17. Dysponent limitu nalotu ma obowiązek:

- 1) wyznaczyć rozkazem (decyzją) dysponenta statku powietrznego (dowódcę wylotu) na każdy

- wykorzystywany wojskowy transportowy statek powietrzny;
- 2) składać zapotrzebowanie na wojskowy transportowy statek powietrzny w terminach:
 - a) na loty w ruchu międzynarodowym — zgodnie z uregulowaniami narodowymi państw, w których przestrzeni powietrznej lot będzie realizowany, jednak nie krócej niż:
 - 15 dni roboczych przed datą przewozu,
 - 30 dni roboczych przed datą przewozu ładunków niebezpiecznych,
 - b) na loty w ruchu krajowym — z wyprzedzeniem przed planowaną datą wylotu nie krótszym niż:
 - 3 dni robocze przed datą przewozu,
 - 5 dni roboczych przed datą przewozu ładunków niebezpiecznych;
 - 3) planowanie wylotów z uwzględnieniem czasu odpoczynku oraz czasu na przygotowanie się załogi do wykonania zadania.”
- g) po ust. 17 dodaje się ust. 18 i 19 w brzmieniu:

„18. Dysponent statku powietrzego (dowódca wylotu) odpowiada za zgodność deklarowanej ilości pasażerów i masy ładunku ze stanem faktycznym. Niezgodność danych deklarowanych ze stanem faktycznym jest podstawą do podjęcia przez dowódcę statku powietrzego decyzji o niewykonywaniu zadania. Dysponent statku powietrzego (dowódca wylotu) ma obowiązek:

- 1) przygotować stan osobowy oraz ładunek do przewozu transportem lotniczym;
- 2) dostarczyć na lotnisko załadowania stan osobowy oraz ładunek w ilości oraz terminie określonym w zapotrzebowaniu na transport lotniczy;
- 3) udzielić ujętym na liście pasażerów instruktażu w zakresie bezpieczeństwa przewozu (o ile nie dokona tego dowódca statku powietrzego lub inny członek załogi), skontrolować rozładowanie broni (jeżeli jest przewożona) i posiadanie środków zabronionych oraz potwierdzić te czynności w formie pisemnego oświadczenia, o którym mowa w pkt 5 lit. g;
- 4) nadzorować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa oraz dyscypliny pasażerów na pokładzie statku powietrzego;
- 5) dostarczyć dowódcy statku powietrzego niezbędną dokumentację zgodnie ze wzorami tych dokumentów zamieszczonych w instrukcji właściwej do spraw przewozu wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym:
 - a) listę pasażerów statku powietrzego,
 - b) manifest ładunku,
 - c) deklarację przewozu materiałów niebezpiecznych,
 - d) wykaz ładunku na palecie,

- e) specyfikację ładunku dla kontenera,
 - f) rozkaz wyjazdu NATO,
 - g) zaświadczenie dla kapitana statku powietrzego,
 - h) lotniczy list przewozowy,
 - i) deklarację celną eksportowo-importową dla towarów, które są własnością Sił Zbrojnych,
 - j) inne dokumenty wymagane przez przewoźnika lub przepisy władz lokalnych.
- W przypadku nie występowania określonych rodzajów ładunków lub opakowań, dokumentów w tym zakresie nie sporządza się;
- 6) zgłaszać dowódcy statku powietrzego wszelkie odstępstwa od danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu na transport lotniczy;
 - 7) zapewnić załodze poza lotniskiem macierzystym miejsce odpoczynku (zgodnie z definicją § 17 pkt 11), wyżywienie oraz środek transportu;
 - 8) zapewnić ochronę i zabezpieczenie przeciwpożarowe statku powietrzego.

19. W porcie macierzystym po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu członkowi personelu latającego przysługują 24 godziny czasu odpoczynku liczonego od godz. 24.00 czasu lokalnego dnia przylotu. Poza portem macierzystym członek personelu latającego wykonujący lot w pasie strefowej zmiany czasu może przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli czas odpoczynku wynosił nie mniej niż tyle godzin, ile trwało wykonywanie czynności lotniczych, jednak nie mniej niż 14 godzin, gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny, albo nie mniej niż 16 godzin, gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin.

U W A G A :

Za lot w pasie strefowej zmiany czasu uważany jest lot ze zmianą długości geograficznej o co najmniej 60°.”;

18) w § 18:

- a) w ust. 1 w pkt 52 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się punkty 53-59 w brzmieniu:
 - „53) kontrolne,
 - 54) specjalne wg VFR,
 - 55) z wykorzystaniem urządzeń i systemów noktowizyjnych (NVG, NVS, FLIR),
 - 56) weryfikacyjne,
 - 57) komisyjne,
 - 58) na desantowanie,
 - 59) profilowe (NOE).”

b) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Lot bojowy — wykonywany w ramach działań bojowych lub w strefie działań wojennych oraz lot w warunkach oddziaływania ogniowego na statek powietrzny lub ze statku powietrzego z wyłączeniem lotów z użyciem uzbrojenia wykonywanych w ramach ćwiczeń, szkoleń, lotów szkoleniowych. Do lotu bojowego każdy członek załogi statku powietrzego musi

posiadać odpowiednie wyposażenie zapewniające przetrwanie po przymusowym opuszczeniu statku powietrznego (przymusowym lądowaniu lub wodowaniu).”,

c) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Lot dowódczy — wykonywany w celu dowodzenia oraz nauczenia dowodzenia grupą statków powietrznych.”,

d) po ust. 21 dodaje się ust. 22 i 23 w brzmieniu:

„22. Lot weryfikacyjny — lot wykonywany w celu określenia przydatności statku powietrznego do wykonywania lotów o statusie HEAD.

23. Lot komisyjny — lot wykonywany bezpośrednio przed dopuszczeniem statku powietrznego do wykonania lotu o statusie HEAD.”;

19) w § 19:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W czasie gdy lotnisko jest czynne mogą odbywać się loty wg zadania postawionego w rozkazie i (lub) według planowej tabeli lotów.”,

b) ust. 4 uchyla się,

c) ust. 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11. Zabrania się wykonywania działalności lotniczej na ziemi bez zabezpieczenia przeciwpożarowego w postaci samochodu pożarniczego straży pożarnej lub agregatu przeciwpożarowego lub gaśnicy ręcznej. Ograniczenie nie dotyczy miejsc i sytuacji, o których mowa w § 11 ust. 22, w przypadku gdy nie jest przeprowadzana procedura wyłączenia lub uruchomienia silnika (silników).

12. Przed uruchomieniem silnika (silników) dowódca statku powietrznego zobowiązany jest przede wszystkim upewnić się czy:

- 1) zapewnione jest wymagane zabezpieczenie przeciwpożarowe, zgodnie z ust. 11;
- 2) statek powietrzny zabezpieczony jest przed przemieszczaniem się;
- 3) strumień gazów wylotowych (strumień powietrza zaśmigłowego lub od wirnika śmigłowca), obracające się śmigło wirnika śmigłowca nie spowoduje obrażeń osób, uszkodzenia sprzętu lub innego mienia, znajdujących się w pobliżu statku powietrznego;
- 4) członkowie załogi i pasażerowie nie znajdują się w trakcie wsiadania na pokład statku powietrznego.”,

d) ust. 16 otrzymuje brzmienie:

„16. Jeżeli bezpieczne kołowanie nie jest możliwe, statek powietrzny może wykonać podlot lub

należy go holować. Prędkość holowania na ziemi określa instrukcja użytkownika danego typu statku powietrznego.”,

e) ust. 23 otrzymuje brzmienie:

„23. Na lądowanie zezwala się, gdy:

- 1) właściwy lotniskowy organ SRL udzielił zezwolenia (nie dotyczy lądowisk i innych miejsc startów i lądowań, gdzie nie ma SRL);
- 2) nie ma sygnału zabraniającego lądowania.”,

f) w ust. 24 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w przypadku osiągnięcia WM (zgodnie z § 23 ust. 16) i nieustalenia pewnego wzrokowego kontaktu z terenem, niezbędnego do kontynuowania podejścia lub.”,

g) ust. 26 otrzymuje brzmienie:

„26. Załoga wykonująca loty połączone z lądowaniem (startem) na lądowiskach lub w innych miejscach startów i lądowań, na których nie ma organów służb ruchu lotniczego, obowiązana jest:

- 1) po przylocie nad miejsce lądowania — przed rozpoczęciem zniżania nawiązać łączność z właściwym organem SRL lub innym organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej, w której znajduje się statek powietrzny, podać stan pogody, miejsce i czas lądowania oraz przewidywany czas startu;
- 2) po starcie — nawiązać łączność z właściwym organem SRL lub innym organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej, w której znajduje się statek powietrzny, podać czas startu, obliczony czas przylotu na lotnisko (lądowisko) docelowe, wysokość lotu i lotniska zapasowe potrzebne do zabezpieczenia lotu oraz uzyskać informację o warunkach atmosferycznych na dalszy lot;
- 3) jeżeli lądowanie na lądowisku lub innym miejscu startów i lądowań okaże się niemożliwe — nawiązać łączność z właściwym organem SRL lub innym organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej, w której znajduje się statek powietrzny i podać zapasowe lotnisko (lądowisko) oraz obliczony czas przylotu i wysokość lotu, w razie potrzeby uzyskać informację o warunkach atmosferycznych na dalszy lot;
- 4) w przypadku wykonywania zadania na podstawie złożonego planu lotu dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do przekazania informacji w zakresie aktywacji, zmian i zakończenia planu lotu.”,

h) ust. 29 otrzymuje brzmienie:

„29. Ośrodki FIS Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) zapewniają bezpieczeństwo ruchu

lotniczego w ramach pełnionej służby informacji powietrznej.”;

20) w § 21 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przestrzeniach niesklasyfikowanych, z wyłączeniem MATZ, minima i metody separacji określa organizator lotów na podstawie dokumentacji szkolenia lotniczego, uwzględniając poziom wykształcenia załóg, potrzeby szkoleniowe i charakter realizowanych zadań. W innych sytuacjach stosuje się minima i metody separacji jak dla przestrzeni sklasyfikowanych.”;

21) w § 23 ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„15. W procesie szkolenia lotniczego określonego przez program szkolenia lotniczego podczas uzyskiwania dopuszczeń do kolejnych niższych WM pilota zezwala się realizować nie więcej niż 50 % tego szkolenia w pozorowanych warunkach braku widoczności, w sposób określony w § 14 ust. 10.”;

22) w § 25 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na lotniskach wojskowych nie znajdujących się w strefie kontrolowanej lotniska organ SRL może zezwolić na wykonywanie lotów według przepisów dla lotów specjalnych według VFR w strefie kontrolowanej, zgodnie z *Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym*, przy czym lot będzie wykonywany z dala od chmur i z widocznością terenu, przy warunkach atmosferycznych nie gorszych niż:

1) w dzień:

- a) widzialność w locie nie jest mniejsza niż 1,5 km dla śmigłowców i 2 km dla innych SP,
- b) wysokość podstawy najniższych chmur, pokrywającej więcej niż połowę nieba, nie jest mniejsza niż 100 m dla śmigłowców i 150 m dla innych SP;

2) w nocy:

- a) widzialność w locie nie jest mniejsza niż 3 km dla śmigłowców i 5 km dla innych SP,
- b) wysokość podstawy najniższych chmur (przy zachmurzeniu większym niż 4/8) nie jest mniejsza niż 300 m dla śmigłowców i 500 m dla innych SP.”;

23) w § 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Loty według wskazań przyrządów są to loty wykonywane według przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) w IMC lub w VMC (bez konieczności pozorowania warunków braku widoczności), w których pilotowanie i nawigowanie statku powietrznego realizowane jest poprzez wykorzystanie przyrządów i urządzeń pokładowych. W locie według IFR załoga odpowiada za utrzymanie nakazanych warunków lotu statku powietrznego zapewniających

uniknięcie kolizji z innymi statkami powietrznymi oraz przeszkodami lotniczymi, za wyjątkiem wektorowania radarowego, zgodnie z zasadami zawartymi w *Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym*.”;

24) w § 27 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Loty określone w ust. 3 wykonuje się w MCTR, MATZ oraz w wyselekcjonowanych dla potrzeb lotnictwa Sił Zbrojnych elementach przestrzeni powietrznej z wyłączeniem MRT.”;

25) w § 28 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Loty z prędkością naddźwiękową można wykonywać tylko na wysokościach od poziomu FL 340 w godzinach 6:00-23:00. Ograniczenie nie dotyczy lotów wykonywanych w celu przechwycenia statków powietrznych naruszających granicę państwową lub obowiązujące zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej.”;

26) w § 30 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ugrupowaniem nazywa się rozmieszczenie pojedynczych statków powietrznych w grupach lub grup statków powietrznych względem siebie (w ramach większego ugrupowania) w powietrzu.”;

27) w § 31 po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie lotów w jednym elemencie przestrzeni powietrznej (segmentie tej przestrzeni) statkom powietrznym wykorzystującym urządzenia i systemy noktowizyjne (NVG, NVS, FLIR) i statkom powietrznym nie wykorzystującym takich urządzeń.”;

28) w § 33 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przeanalizować aktualny stan i prognozę pogody w rejonie wykonywania zadania, zwłaszcza możliwość występowania silnych i szybko zmieniających się prądów powietrza oraz innych niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu.”;

29) w § 34 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przed rozpoczęciem lotów na poligon organizator lotów lub POL (SOF) obowiązany jest upewnić się o gotowości poligonu do działań.”;

30) w § 36 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie zgody na wykonanie lotu, o którym mowa w ust. 1, z miejsc przeznaczonych dla załogi statku powietrznego obowiązana jest mieć odpowiedni dla określonego charakteru lotu i klasy statku powietrznego stan zdrowia

potwierdzony orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lotniczo-lekarskiej.”;

31) w § 37 ust. 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8. Na wykonanie lotów pokazowych, w trakcie realizacji których przekraczane są ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego, zezwala się pilotom posiadającym uprawnienia pilota doświadczalnego co najmniej drugiej klasy.

9. Zabrania się wykonywania innych lotów jednocześnie z lotami pokazowymi (lotami szkolnymi i treningowymi do pokazów) w tym samym elemencie przestrzeni powietrznej (segmentie tej przestrzeni).”;

32) w § 39:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Załoga powinna być poinformowana o ograniczeniach warunków lotu wynikających z choroby osoby, która będzie przewożona. Jeżeli jest to możliwe, na pokładzie powinien być lekarz, ratownik medyczny lub pielęgniarka.”;

b) po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Szkoleniowe loty ratownicze zaleca się wykonywać w warunkach maksymalnie zbliżonych do warunków realnych lotów ratowniczych.”;

33) w § 40 po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. LRP wykonuje się zgodnie z metodyką określoną w *Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP*”;

34) w § 42:

a) ust. 2-5 otrzymują brzmienie:

„2. Jednostką organizacyjną właściwą w sprawach określania obowiązków w lotnictwie wojskowym procedur badań kwalifikacyjnych i orzecznictwa lotniczo-lekarskiego, zasad medycznej profilaktyki zdrowotnej oraz treningu i leczenia personelu lotniczego jest WIML.

3. Szef Szefostwa Służby Zdrowia Sił Powietrznych sprawuje nadzór merytoryczny nad wszystkimi zadaniami medycznymi wykonywanymi przez wojskową służbę zdrowia na rzecz lotnictwa wojskowego RP.

4. Czynności lotniczo-lekarskie w stosunku do personelu lotniczego jednostki (terminowe przeprowadzenie badań personelu lotniczego, skierowanie na badania okresowe i okolicznościowe, nadzorowanie

realizacji zaleceń wojskowych komisji lotniczo-lekarskich w odniesieniu do tego personelu) wykonuje lekarz jednostki (bazy lotniczej, okrętu), zwany dalej lekarzem lotniczym, na podstawie uprawnień nadanych przez Szefa jednostki organizacyjnej do spraw zdrowia, po odbyciu wymaganego szkolenia w jednostce, o której mowa w ust. 2 lub innej instytucji zajmującej się szkoleniem lekarzy lotniczych.

5. Lekarz lotniczy odpowiada za prowadzenie dokumentacji lotniczo-lekarskiej personelu lotniczego oraz sporządzanie dokumentacji sprawozdawczej o stanie psychofizycznym personelu latającego.”;

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Na wniosek lekarza lotniczego decyzję o nie dopuszczeniu członka personelu lotniczego, o którym mowa w ust. 8, do wykonywania czynności lotniczych podejmuje odpowiednio, w stosunku do podległego personelu lotniczego, organizator lotów lub POL (SOF) oraz dowódca jednostki zabezpieczającej (oddziału, pododdziału) na wniosek lekarza lotniczego.”;

35) w § 43:

a) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) przedlotowe personelu latającego (na wniosek członka załogi lub organizatora lotów).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Badania wymienione w ust. 1 pkt 1-3 wykonywane są w wojskowych komisjach lotniczo-lekarskich i stanowią podstawę do wydania orzeczenia kwalifikacyjnego, natomiast badania wymienione w ust. 1 pkt 4-5 wykonywane są przez lekarza lotniczego.”;

c) w ust. 5 w pkt 5 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) po leczeniu ambulatoryjnym trwającym co najmniej 20 dni.”;

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Personel latający obowiązuje wykonanie w roku kalendarzowym jednego badania w komorze niskich ciśnień (KNC). Badanie to może zostać wykonane podczas pobytu w WOSzK lub w trakcie badań (okresowych, okolicznościowych) w WIML lub innej wskazanej instytucji.”;

e) ust. 12 i 13 otrzymują brzmienie:

„12. W uzasadnionych przypadkach lekarz lotniczy może zawiesić — ze skutkiem natychmiastowym — orzeczenie o zdolności członka personelu lotniczego do wykonywania czynności lotniczych

i skierować daną osobę na badanie okolicznościowe do właściwej wojskowej komisji lotniczo-lekarskiej.

13. W uzasadnionych przypadkach lekarz lotniczy może wydać decyzję o czasowej niezdolności członka personelu lotniczego do wykonywania czynności lotniczych lub skierować go na badanie okolicznościowe do właściwej wojskowej komisji lotniczo-lekarskiej.”;

36) w § 44 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Za organizację przeglądów stomatologicznych i planowanie leczenia stomatologicznego, w zakresie wysokospecjalistycznych procedur stomatologicznych realizowanych w WIML, odpowiedzialny jest lekarz lotniczy.”;

37) w § 47 ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Załogi statków powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych RP wykonujące loty w polskiej przestrzeni powietrznej obowiązane są stosować procedury dotyczące sytuacji szczególnych zawarte w RL-2006, instrukcji użytkowania (innym odpowiednim dokumencie) danego typu statku powietrznego, w *Załącznikach 2 oraz 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym* oraz w *Zbiorze informacji lotniczych (AIP Polska)* i innych właściwych dokumentach.”;

38) w § 48:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do NZP zalicza się, między innymi:

- 1) burzę (w tym burzę pyłową lub piaskową);
- 2) mgłę;
- 3) intensywne oblodzenie;
- 4) silną turbulencję;
- 5) szkwał;
- 6) uskok wiatru;
- 7) trąbę powietrzną;
- 8) grad;
- 9) opady zmniejszające widzialność poniżej warunków minimalnych;
- 10) uniesiony pył lub piasek oraz wicherę pyłową lub piaskową zmniejszające widzialność poniżej warunków minimalnych;
- 11) zakrycie wierzchołków wzniesień przez chmury (w lotach według VFR).”;

b) ust. 17 i 18 otrzymują brzmienie:

„17. Jeżeli w trakcie funkcjonowania lotniska czynnego (czynnego z ograniczeniami), na kierunku adwekcji wystąpią NZP lub WA zagrażające bezpieczeństwu lotu, krl TWR obowiązany jest na bieżąco monitorować sytuację meteorologiczną i w zależności

od jej rozwoju podejmować stosowne decyzje, aż do wstrzymania operacji startów i lądowań łącznie. O wynikających z zagrożenia, podejmowanych decyzjach obowiązany jest informować POL (SOF) lub dowódcę statku powietrznego w lotach bez PTL.

18. W sytuacji określonej w ust. 17, na lotnisku czynnym (czynnym z ograniczeniami), decyzję o starcie (lądowaniu) podejmuje dowódca statku powietrznego, a w przypadku lotów według PTL-POL (SOF).”;

39) w § 49 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) czynności podczas wyłączenia się silnika (silników) w locie.”;

40) w § 51 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Standardowym działaniem załogi statku powietrznego w przypadku utraty orientacji geograficznej jest — przed wykonaniem czynności ujętych w § 47 ust. 11 — zgłoszenie zaistniałej sytuacji organom, z którymi załoga utrzymuje łączność. Dalsze zasady postępowania dla załogi, organów służb ruchu lotniczego (innych organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym) opisane są w odrębnych dokumentach (instrukcja operacyjna lotniska, *Doc. 4444 — zarządzanie ruchem lotniczym*, inne).”;

41) w § 53 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zasady przechwytywania naruszydca określa *Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.”;

42) w § 54 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zasady postępowania w przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego określa *Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.”;

43) w § 55 ust. 7 uchyla się;

44) w § 56:

a) ust. 5 uchyla się,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na podstawie decyzji dowódcy bazy lotniczej (jednostki zabezpieczającej) o zabezpieczeniu lotów, biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy i zamówienia na loty, dowódca dywizjonu dowodzenia bazy lotniczej (inny właściwy w jednostce zabezpieczającej) wydziela niezbędną ilość sił i środków NEZLC. Urządzenia NEZLC zasilane awaryjnie powinny być wyłączone z pracy operacyjnej.”;

c) ust. 11-13 otrzymują brzmienie:

„11. W celu sprawdzenia parametrów taktyczno-technicznych środków NEZLC organizuje się loty próbne. Metodę wykonania sprawdzenia określa *Instrukcja kontroli z powietrza urządzeń nawigacyjnych, radiolokacyjnych rozwiniętych na lotniskach i lądowiskach oraz radiowej łączności lotniczej*.

12. Za przeprowadzenie w ustalonych terminach nakazanych obsług technicznych środków NEZLC odpowiada dowódca dywizjonu dowodzenia (odpowiedni).

13. Za terminowe przeprowadzenie kontroli z powietrza środków NEZLC odpowiada dowódca bazy lotniczej (jednostki zabezpieczającej).”;

45) w § 57:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na lotnisku czynnym organizuje się Grupę Ratownictwa Lotniskowego, składającą się z sił i środków bazy lotniczej (jednostki zabezpieczającej). Minimalne wyposażenie grupy, z zastrzeżeniem ust. 8, obejmuje:

- 1) samochód terenowy dowódcy Grupy Ratownictwa Lotniskowego;
- 2) samochód pożarniczy wojskowej straży pożarnej;
- 3) samochód sanitarny;
- 4) holownik SP;
- 5) sprzęt do podnoszenia SP;
Dodatkowy sprzęt GRL jest określony w instrukcji operacyjnej lotniska wojskowego (samochód pomocy technicznej z wyposażeniem ratowniczym, samochód grupy hydryznowej).”

b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Grupa ratownictwa lotniskowego podlega dyżurnemu logistyki lotniska czynnego (DLLC) i znajduje się w miejscu określonym w instrukcji operacyjnej lotniska.”

c) ust. 10 uchyla się;

46) w § 58 w ust. 5:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) niezwłoczne meldowanie POL (SOF) (organizatorowi lotów, dowódcy SP) o wstrzymaniu od dalszych lotów poszczególnych członków personelu latającego.”

b) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9) przekazywanie na bieżąco oraz na zakończenie dyżuru POL (SOF) (organizatorowi lotów, starszemu lekarzowi jednostki zabezpieczającej lub pododdziału zabezpieczającego) uwag z lotniczo-lekarskiego zabezpieczenia lotów;

10) zapoznanie się u POL (SOF) (organizatora lotów) z wnioskami oraz uwagami dotyczącymi zabezpieczenia lotniczo-lekarskiego i oceną swojej pracy.”;

47) w § 59:

a) w ust. 2:

- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„1) od załóg statków powietrznych;
2) od organizatora lotów i (lub) POL (SOF).”
- pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) innych autoryzowanych źródeł.”

b) w ust. 3:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) organizatorowi lotów i (lub) POL (SOF).”
- po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) stanowiskom dowodzenia z którymi załogi statków powietrznych utrzymują łączność.”

c) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Stan warunków atmosferycznych określa:

- 1) na lotnisku wojskowym — dyżurny meteorolog lotniska — na podstawie wyników pomiarów i obserwacji poszczególnych elementów meteorologicznych oraz na podstawie informacji uzyskiwanych od załóg wykonujących loty lub po ich wykonaniu;
- 2) na lotnisku współużytkowanym — dyżurny meteorolog lotniska — na podstawie wyników pomiarów i obserwacji otrzymanych od zarządzającego lotniskiem;
- 3) poza lotniskiem — załoga wykonująca zadanie przekazując je organom służby ruchu lotniczego lub innym organom, z którymi załoga utrzymuje łączność;
- 4) na okręcie — nawigator okrętowy.

7. Szczegółowe zasady organizacji zabezpieczenia meteorologicznego oraz obowiązki i zakres odpowiedzialności osób funkcyjnych określa Instrukcja meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP.”;

48) w § 60 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) określenie szczepności drogi startowej (dróg startowych) i dróg kołowania oraz przekazanie informacji o ich stanie do kontrolera lotniska.”;

49) w § 64 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Za zabezpieczenie wysokościowo-ratownicze odpowiedzialny jest dowódca dywizjonu technicznego bazy lotniczej (inna właściwa osoba w jednostce zabezpieczającej). Określa on sposób zabezpieczenia wysokościowo-ratowniczego lotniska czynnego.”;

50) w § 69:

a) ust. 7-9 otrzymują brzmienie:

„7. Szef techniki lotniczej (odpowiedni) jednostki lotniczej ma prawo odsunięcia każdego członka personelu służby inżynieryjno-lotniczej tej jednostki od obsługiwanego SP, w przypadku naruszenia przez niego zasad obsługiwanego statku powietrznego.

8. Dyżurnego inżyniera lotów (DIL) na loty wg PTL wyznacza organizator lotów na wniosek szefa techniki lotniczej (odpowiedniego) jednostki lotniczej.

9. DIL ma prawo wydawania poleceń, wynikających z jego obowiązków, podległemu personelowi służby inżynieryjno-lotniczej jednostki lotniczej oraz koordynowania zabezpieczenia z DLLC.”

b) ust. 10 uchyla się;

51) w § 71 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Celem zabezpieczenia nawigatorskiego jest precyzyjne nawigowanie i wyprowadzenie statku powietrznego (grup statków powietrznych w taktycznie

dogodne położenie do ataku względem celu powietrznego, naziemnego (nawodnego) oraz zapewnienie bezpieczeństwa lotów statków powietrznych w wyznaczonym rejonie (strefie) odpowiedzialności.”;

52) w § 72:

a) ust. 1, 2 i 5 uchyla się,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wymieniony w RL-2006 państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym to Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.”.

2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.