



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 23 października 2015 r.

Poz. 1689

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 25 września 2015 r.

w sprawie służby informacji lotniczej

Na podstawie art. 132 pkt 1–4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej, zwanej dalej „AIS”;
- 2) wymagania, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa AIS;
- 3) sposób i warunki udostępniania przez organy AIS wydawnictw, o których mowa w pkt 2, oraz rozpowszechniania przez nią innych informacji;
- 4) zasady współdziałania AIS z zarządzającymi lotniskami.

§ 2. Sposób i warunki zapewniania AIS w zakresie:

- 1) przepływu danych i informacji lotniczych – określają przepisy załącznika II część A i część B pkt 7, załącznika III i załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46);
- 2) publikacji Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych oraz wymagania dla tego wydawnictwa – określają:
 - a) normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 15 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.³⁾), zwanej dalej „Konwencją”, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, z wyłączeniem pkt 1.2.2.2, 4.3.7, 4.4.6 i 5.2.13.3,
 - b) przepisy art. 3–12 oraz art. 14 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 73/2010”,
 - c) załącznik nr 1 do rozporządzenia określający sposób publikacji danych i informacji lotniczych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221 i 1586.

³⁾ Zmiany wymienionej konwencji 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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 3) udostępniania map lotniczych oraz wymagania dla tych map – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 4 do Konwencji, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy, z wyłączeniem pkt 2.1.7, 2.1.8, 4.2.1, 8.7, 11.4, 16.2.1, 17.4.4, 18.2, 19.2 i 20.1;
- 4) udostępniania elektronicznych danych o terenie i przeszkodach – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w rozdziale 10 Załącznika 15 do Konwencji, z wyłączeniem pkt 10.1.3.

§ 3. Wymagania, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze, są określone w Załączniku 4 do Konwencji, a wymagania, którym powinny odpowiadać wydawnictwa AIS inne niż mapy lotnicze, są określone w Załączniku 15 do Konwencji, z tym że ilekroć w zakresie wymagań dotyczących:

- 1) map lotniczych w Załączniku 4 do Konwencji jest mowa o „władzy” lub „państwie”, rozumie się przez to:
 - a) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”,
 - b) instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego certyfikowaną zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 550/2004” – w przypadku, o którym mowa w pkt 2.17.1, 2.17.3 i 11.10.5,
 - c) podmiot opracowujący daną mapę lotniczą – w przypadku, o którym mowa w pkt 1.3.2, 1.3.2.1, 1.3.3, 2.4.4, 2.4.5 i 2.17.2;
- 2) wydawnictw AIS innych niż mapy lotnicze w Załączniku 15 do Konwencji jest mowa o:
 - a) „państwie” – rozumie się przez to Prezesa Urzędu,
 - b) „władzy lotniczej” lub „agencji, której przekazano uprawnienia do zapewniania służb” oraz „cywilnej władzy lotniczej” – rozumie się przez to instytucję zapewniającą AIS certyfikowaną zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004,
 - c) „władzy meteorologicznej” – rozumie się przez to instytucję zapewniającą służbę meteorologiczną certyfikowaną zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004.

§ 4. 1. Sposobem udostępniania wydawnictw i rozpowszechniania informacji lotniczych przez organy AIS jest:

- 1) publikacja danych i informacji lotniczych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w języku polskim i angielskim;
- 2) międzynarodowe rozpowszechnianie informacji NOTAM (Notice To Airmen), o których mowa w rozdziale 5 Załącznika 15 do Konwencji, zwanych dalej „NOTAM”;
- 3) udostępnienie załogom statków powietrznych Biuletynów Informacji Przed Lotem (PIB – Pre-flight Information Bulletin), o których mowa w pkt 8.1.3 Załącznika 15 do Konwencji.

2. Warunkiem udostępniania wydawnictw i rozpowszechniania informacji lotniczych przez organy AIS jest:

- 1) zgodność map lotniczych oraz danych i informacji lotniczych przekazywanych do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych z:
 - a) poziomym układem odniesienia według układu współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84) oraz układem wysokości Kronsztad-86, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2015 r. poz. 520, z późn. zm.⁴⁾),
 - b) normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 5 do Konwencji, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy,
 - c) niemetrycznymi jednostkami miar określającymi wysokość (stopa [ft] – 1 ft = 0,3048 m), odległość (mila morska [NM] – 1 NM = 1852 m), prędkość lotu (węzeł [kt] – 1 kt = 0,514444 m/s) i gradient zniżania albo wznoszenia (stopa na minutę [ft/min] – 100 ft/min = 0,5080 m/s);
- 2) udostępnienie Prezesowi Urzędu zmian do Zbioru Informacji Lotniczych (AIP Polska) na co najmniej 56 dni przed dniem ich wejścia w życie;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 831, 1137 i 1433.

- 3) opracowanie i stosowanie procedury weryfikacji danych i informacji lotniczych przekazywanych do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zapewniającej zgodność odpowiednich danych i informacji:
 - a) z normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 15 do Konwencji, z wyłączeniem pkt 1.2.2.2, 4.3.7, 4.4.6 i 5.2.13.3,
 - b) z rejestrem lotniczych urządzeń naziemnych,
 - c) z instrukcją operacyjną lotniska,
 - d) z rejestrem lotnisk cywilnych,
 - e) z taryfą opłat lotniskowych, ogłaszaną w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 77h ust. 1 ustawy,
 - f) z opłatami nawigacyjnymi, ogłaszanymi w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 130 ust. 10 ustawy,
 - g) ze zmianami w systemach funkcjonalnych, zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15);
- 4) stosowanie wymagań dotyczących jakości danych lotniczych określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Współdziałanie pomiędzy AIS a zarządzającym lotniskiem obejmuje:

- 1) wymianę danych i informacji lotniczych na podstawie ustaleń formalnych, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 73/2010;
- 2) przekazywanie danych i informacji lotniczych o lotniskach za pomocą bezpośredniego połączenia elektronicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 73/2010;
- 3) organizację, w razie potrzeby, wspólnych szkoleń;
- 4) wymianę doświadczeń, w szczególności w zakresie doskonalenia metod opracowywania danych i informacji lotniczych;
- 5) udzielanie informacji i wyjaśnień niezbędnych do prawidłowego wykonywania zadań w zakresie spraw objętych współdziałaniem.

2. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1, są opracowywane, na bieżąco aktualizowane i przekazywane do AIS:

- 1) dane niezbędne do publikacji informacji o lotnisku, o których mowa w Dodatku 1 do Załącznika 15 do Konwencji;
- 2) informacje operacyjne dotyczące lotniska niezbędne do wydawania NOTAM;
- 3) mapy lotnicze zawierające dane o lotnisku, o których mowa w pkt 4.1.3 lit. a–c i lit. e Załącznika 15 do Konwencji, w postaciach:
 - a) papierowej,
 - b) elektronicznej – wektorowej, zapewniającej dane geometryczne wraz z opisującymi je atrybutami, w formacie uzgodnionym z AIS,
 - c) elektronicznej – rastrowej z referencją przestrzenną, jako nieskompresowane pliki w formacie GeoTiff, o minimalnej rozdzielczości rastra wynoszącej 400 dpi;
- 4) dane o terenie i przeszkodach dotyczące lotnisk posiadających drogi startowe z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III w zakresie strefy 4, o których mowa w rozdziale 10 Załącznika 15 do Konwencji – w postaci elektronicznej.

3. Dane, informacje i mapy lotnicze, o których mowa w ust. 2, są potwierdzane przez osobę posiadającą uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, jeżeli ich uzyskanie wymagało pomiarów geodezyjnych w terenie.

4. Dane, informacje i mapy lotnicze, o których mowa w ust. 2, są przekazywane w terminie uzgodnionym z AIS.

§ 6. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 478).

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia 25 września 2015 r. (Dz. U. poz. 1689)

Załącznik nr 1**SPOSÓB PUBLIKACJI DANYCH I INFORMACJI LOTNICZYCH
W ZINTEGROWANYM PAKIECIE INFORMACJI LOTNICZYCH**

§ 1. 1. Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych składa się z następujących wydawnictw:

- 1) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP – *Aeronautical Information Publication*);
- 2) Zmiany do Zbioru Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication Amendment*);
- 3) Suplementy do Zbioru Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication Supplement*);
- 4) Biuletyny Informacji Lotniczych (AIC – *Aeronautical Information Circular*);
- 5) Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB – *Pre-flight Information Bulletin*);
- 6) NOTAM (*Notice To Airmen*);
- 7) wykazy kontrolne;
- 8) wykazy ważnych NOTAM (*Notice To Airmen*).

2. Wydawnictwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, publikuje się zgodnie z systemem regulacji (AIRAC – *Aeronautical Information Regulation And Control*) określonym w rozdziale 6 Załącznika 15 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.).

3. Wydawnictwa, o których mowa w ust. 1 pkt 5–8, publikuje się niezwłocznie.

§ 2. Zbiór Informacji Lotniczych (AIP – *Aeronautical Information Publication*) publikuje się w dwóch tomach:

- 1) I – pod nazwą „AIP Polska” – zgodny z Załącznikiem 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., w zakresie formatu, struktury i zawartości informacyjnej, uwzględniając, że informacje o lotniskach, na których jest możliwe wykonywanie lotów według wskazań przyrządów (IFR – *Instrumental Flight Rules*), publikuje się w rozdziale AD 2 tomu I, a informacje o opłatach lotniskowych, o których mowa w art. 75 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.), w rozdziale GEN 4 tomu I;
- 2) II – pod nazwą „AIP Polska – AIP VFR” – wydawany w formacie A5, zawierający co najmniej następujące dane:

Tom II „AIP Polska – AIP VFR”

VFR GEN –	Część I – Informacje ogólne
VFR GEN 0.1	Spis treści Części I
VFR GEN 1.1	Wstęp
VFR GEN 1.2	Wykaz zmian do AIP VFR
VFR GEN 1.3	Wykaz Suplementów do AIP VFR
VFR GEN 1.4	Wykaz kontrolny stron AIP VFR
VFR GEN 1.5	Lista poprawek ręcznych do AIP VFR
VFR GEN 1.6	Wykaz dostępnych map lotniczych
VFR GEN 2.1	Skróty występujące w AIP VFR
VFR GEN 2.2	Znaki umowne dla map lotniczych w AIP VFR
VFR GEN 3.1	Tabele przeliczeniowe stosowanych jednostek
VFR GEN 3.2	Tabele wschodu i zachodu słońca
VFR GEN 3.3	Sygnaly wzrokowe
	1. Sygnaly manewrowania od koordynatora ruchu naziemnego do statku powietrznego
	2. Wzrokowe sygnaly na ziemi

- VFR GEN 3.4 Alfabet literowania w radiotelefonii i alfabet Morse’a
- VFR GEN 4.1 Sektory FIS – mapa lotnicza
- Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na wysokości 500 ft AGL – mapa lotnicza
- Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na wysokości 1000 ft AGL – mapa lotnicza
- Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na wysokości 2000 ft AGL – mapa lotnicza
- Sektory AIRMET – mapa lotnicza
- Regiony nastawiania wysokościomierzy – mapa lotnicza
- Służba informacji powietrznej (FIS):
1. Rejon odpowiedzialności służby informacji powietrznej (FIS)
 2. Służba informacji powietrznej (FIS) w polskiej przestrzeni powietrznej (FIR WARSZAWA)
 3. Strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)
- VFR GEN 4.1.1 Tabele
- Tabela 1 – Wykaz miejsc posadowienia radiostacji i częstotliwości sektorów służby informacji powietrznej (FIS)
- Tabela 2 – Wykaz punktów granicznych sektorów służby informacji powietrznej (FIS)
- Tabela 3 – Sektory służby informacji powietrznej (FIS)
- Tabela 4 – Rejony prognoz obszarowych i regiony nastawiania wysokościomierzy
- VFR ENR** **Część II – Trasa**
- VFR ENR 0.1 Spis treści Części II
- VFR ENR 1.1 Polska przestrzeń powietrzna (FIR WARSZAWA)
- VFR ENR 1.2 Przepisy wykonywania lotów z widocznością (VFR)
1. Przepisy ogólne
 2. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni kontrolowanej
 3. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni niekontrolowanej
 4. Loty z widocznością (VFR) w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ)
 5. Loty specjalne z widocznością (VFR)
 6. Loty nocne z widocznością (VFR)
 7. Loty międzynarodowe z widocznością (VFR)
 8. Loty z widocznością (VFR) państwowych statków powietrznych
 9. Loty z widocznością (VFR) szybowców
 10. Wysokości lotów z widocznością (VFR)
 11. Przejście z lotu z widocznością (VFR) do lotu według wskazań przyrządów (IFR)
 12. Wykaz lotnisk dostępnych dla lotów międzynarodowych z widocznością (VFR)
- VFR ENR 1.3 Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VFR)
- VFR ENR 1.4 Procedury nastawiania wysokościomierza
- VFR ENR 1.4.1 Tabela poziomów przelotu
- VFR ENR 1.5 Planowanie lotów:
1. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni kontrolowanej
 2. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni niekontrolowanej
 3. Plan lotu zgłaszany z powietrza (AFIL)

	4. Adresowanie planów lotu dla lotów z widocznością (VFR)
	5. Planowanie lotów z widocznością (VFR) w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ)
	6. Biura Odpraw Załóg
	7. Wzór formularza planu lotu
VFR ENR 2.1	Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne
VFR ENR 2.1.1	Strefy zakazane – mapa lotnicza Strefy zakazane – opis
VFR ENR 2.1.2	Strefy ograniczone – mapa lotnicza Strefy ograniczone – opis
VFR ENR 2.1.3	Strefy niebezpieczne – mapa lotnicza Strefy niebezpieczne – opis
VFR ENR 2.2	Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) – mapa lotnicza Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) – opis
VFR ENR 2.3	Wojskowe strefy ruchu lotniskowego (MATZ) – mapa lotnicza Strefy lotnictwa wojskowego – opis
VFR ENR 2.4	Stałe trasy lotnictwa wojskowego (MRT) – mapa lotnicza Stałe trasy lotnictwa wojskowego (MRT) – opis
VFR ENR 2.5	Wojskowe trasy lotów (MRT) na małych wysokościach – mapa lotnicza Wojskowe trasy lotów (MRT) na małych wysokościach – opis
VFR ENR 2.6	Strefy czasowo wydzielone (TSA), czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA), korytarze dolotowe (TFR) – mapa lotnicza Strefy czasowo wydzielone (TSA), czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA), korytarze dolotowe (TFR) oraz strefy ćwiczeń (EA) – opis
VFR ENR 2.6.1	Strefy czasowo wydzielone (TSA)
VFR ENR 2.6.2	Korytarze dolotowe (TFR)
VFR ENR 2.6.3	Czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA)
VFR ENR 2.7	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej
VFR ENR 2.8	Strefa identyfikacyjna obrony powietrznej – ADIZ
VFR ENR 3.1	Delegacja służb ATS
VFR AD –	Część III – Lotniska VFR oraz informacje istotne dla ruchu VFR dla lotnisk opublikowanych w tomie I AIP Polska
VFR AD 0.1	Spis treści Części III
VFR AD 1 –	Wykaz lotnisk Wykaz lotnisk – mapa lotnicza Wykaz lotnisk – tabela
VFR AD 2 –	Lotniska
	Zawartość informacyjna VFR AD 2
	Dane o lotnisku:
	1) punkt odniesienia lotniska – współrzędne w układzie WGS-84;
	2) dane kontaktowe zarządzającego lotniskiem: adres, telefon, adres poczty elektronicznej, adres strony internetowej;
	3) godziny pracy;

- 4) dozwolony ruch lotniczy;
- 5) dostępność służb ruchu lotniczego;
- 6) dane o strefie ATZ, CTR, TMA – granice poziome i pionowe;
- 7) radiowy znak wywoławczy oraz stosowana częstotliwość łączności radiowej, języki stosowane w łączności radiowej;
- 8) dostępność informacji meteorologicznej;
- 9) dostępność paliw, smarów i możliwość naprawy statków powietrznych;
- 10) możliwość hangarowania statków powietrznych;
- 11) dostępność noclegów i hoteli;
- 12) kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej;
- 13) punkty (trasy) dolotowe lub odlotowe z widocznością (VFR), o ile zostały wyznaczone;
- 14) opłaty lotniskowe;
- 15) informacje dodatkowe.

Mapy dotyczące lotnisk:

- 1) mapa lub plan lotniska – w zależności od wielkości lotniska w skali 1:10 000, 1:15 000 lub 1:20 000, zawierające:
 - a) pole wzlotów i drogi startowe,
 - b) infrastrukturę lotniska,
 - c) granice lotniska,
 - d) dane w formie tabelki dotyczące drogi startowej i pasa drogi startowej lub pasa startowego i jego zabezpieczenia (kierunki: geograficzny i magnetyczny, wymiary, rodzaj nawierzchni, nośność nawierzchni, deklarowane długości);
- 2) mapa operacyjna dla lotów z widocznością (VFR) w skali 1:50 000 zawierająca:
 - a) strefy ATZ, MATZ, CTR, TMA,
 - b) pozostałe elementy przestrzeni powietrznej,
 - c) trasowe przeszkody lotnicze,
 - d) lotniskowe przeszkody lotnicze,
 - e) budowę kręgów nadlotniskowych z podziałem na kręgi dla statków powietrznych z napędem i statków powietrznych bez napędu (jeśli wyznaczono),
 - f) trasy dolotowe lub odlotowe,
 - g) podkład topograficzny;
- 3) mapa operacyjna dla lotów z widocznością (VFR) w skali 1:250 000 zawierająca:
 - a) strefy ATZ, MATZ, CTR, TMA,
 - b) pozostałe elementy przestrzeni powietrznej,
 - c) trasowe przeszkody lotnicze,
 - d) trasy dolotowe lub odlotowe,
 - e) podkład topograficzny;
- 4) mapa lotnicza Polski w skali 1:500 000 (wycinek w otoczeniu lotniska) zawierająca:
 - a) elementy przestrzeni powietrznej w zasięgu mapy,
 - b) trasowe przeszkody lotnicze,
 - c) podkład topograficzny.

WYMAGANIA DOTYCZĄCE JAKOŚCI DANYCH LOTNICZYCH

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ (stopień zgodności pomiędzy wartością oszacowaną lub zmierzoną a wartością rzeczywistą)	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI (zgodnie z Załącznikiem 15 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.))
I. SZEROKOŚĆ I DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA					
1	Punkty graniczne rejonu informacji powietrznej (FIR)	1'	2 km	Deklarowane	Zwykła
2	Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D) (poza granicami CTA/CTR)	1'	2 km	Deklarowane	Zwykła
3	Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D) (wewnątrz CTA/CTR)	1"	100 m	Obliczone	Ważna
4	Punkty graniczne CTA/CTR	1"	100 m	Obliczone	Ważna
5	Trasowe pomoce nawigacyjne, punkty skrzyżowania/przecięcia się i punkty drogi, punkty oczekiwania i punkty STAR/SID	1"	100 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
6	Punkt odniesienia lotniska	1"	30 m	Zmierzone/ obliczone	Zwykła
7	Punkt odniesienia lotniska dla śmigłowców	1"	30 m	Zmierzone/ obliczone	Zwykła
8	Pomoce nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku	1/10"	3 m	Zmierzone	Ważna

9	Pomoce nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku dla śmigłowców	1/10 "	3 m	Zmierzone	Ważna
10	Pozycje (fix)/punkty podejścia końcowego oraz inne ważne pozycje (fix)/punkty związane z procedurą podejścia według wskazań przyrządów	1/10 "	3 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
11	Próg drogi startowej	1/100 "	1 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Koniec drogi startowej	1/100 "	1 m	Zmierzone	Krytyczna
13	Miejsce oczekiwania przy drodze startowej	1/100 "	0,5 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Punkty osi drogi startowej	-	1 m	Zmierzone	Krytyczna
15	Punkty linii centralnej drogi kołowania/ prowadzenia na stanowisko postojowe	1/100 "	0,5 m	Zmierzone	Ważna
16	Punkty linii centralnej naziemnej drogi kołowania i punkty powietrznej drogi kołowania śmigłowców	-	0,5 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
17	Linia oznaczająca skrzyżowanie naziemnych dróg kołowania śmigłowców	-	0,5 m	Zmierzone	Ważna
18	Linia oznaczająca skrzyżowanie dróg kołowania	1/100 "	0,5 m	Zmierzone	Ważna
19	Linia prowadzenia do wyjścia	1/100 "	0,5 m	Zmierzone	Ważna
20	Stanowiska postojowe samolotów/ punkty sprawdzania INS	1/100 "	0,5 m	Zmierzone	Zwykła

21	Stanowiska postojowe śmigłowców/ punkty sprawdzania INS	-	0,5 m	Zmierzone	Zwykła
22	Geometryczny środek TLOF lub progi FATO	1/100 "	1 m	Zmierzone	Krytyczna
23	Granice płyty postojowej (wielokąt)	1/10 "	1 m	Zmierzone	Zwykła
24	Płaszczyzna odladania (wielokąt)	1/10 "	1 m	Zmierzone	Zwykła
25	Przeszkody w strefie 1	1 "	50 m	Zmierzone	Zwykła
26	Przeszkody w strefie 2	1/10 "	5 m	Zmierzone	Ważna
27	Przeszkody w strefie 3	1/10 "	0,5 m	-	Ważna
28	Przeszkody w strefie 4	-	2,5 m	-	Ważna
29	Teren w strefie 1	-	50 m	-	Zwykła
30	Teren w strefie 2	-	5 m	-	Ważna
31	Teren w strefie 3	-	0,5 m	-	Ważna
32	Teren w strefie 4	-	2,5 m	-	Ważna

II. WZNIESIENIE / WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA / WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA

1	Wzniesienie lotniska	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
2	Wzniesienie lotniska dla śmigłowców	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
3	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie wzniesienia lotniska	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
4	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie wzniesienia lotniska dla śmigłowców	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
5	Próg drogi startowej dla podejść nieprecyzyjnych	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
6	Próg FATO lotnisk dla śmigłowców z/bez podejścia PinS (punkt w przestrzeni)	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna

7	Undulacja geoidy WGS-84 na progu drogi startowej dla podejść nieprecyzyjnych	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
8	Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO, geometryczny środek TLOF, dla lotnisk dla śmigłowców z/bez podejścia PinS (punkt w przestrzeni)	1 m lub 1 ft	0,5 m	Zmierzone	Ważna
9	Próg drogi startowej dla podejść precyzyjnych	0,1 m lub 0,1 ft	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
10	Próg FATO dla lotnisk dla śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 2 do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.	0,1 m lub 0,1 ft	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
11	Undulacja geoidy WGS-84 na progu drogi startowej dla podejść precyzyjnych	0,1 m lub 0,1 ft	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO, geometryczny środek TLOF, dla lotnisk dla śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 2 do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.	0,1 m lub 0,1 ft	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna

13	Punkty osi drogi startowej	-	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Punkty linii centralnej drogi kołowania/ prowadzenia na stanowisko postojowe	-	1 m	Zmierzone	Ważna
15	Punkty linii centralnej naziemnej drogi kołowania /powietrznej drogi kołowania śmigłowców	-	1 m	Zmierzone	Ważna
16	Wysokość względna nad progiem w podejściu precyzyjnym	0,1 m lub 0,1 ft	0,5 m	Obliczone	Krytyczna
17	DME/P	3 m lub 10 ft	3 m	Zmierzone	Ważna
18	DME	30 m lub 100 ft	30 m	Zmierzone	Ważna
19	Minimalne wysokości bezwzględne	50 m lub 100 ft	50 m	Obliczone	Zwykła
20	Przeszkody w strefie 1	1 m	30 m	Zmierzone	Zwykła
21	Przeszkody w strefie 2	0,1 m	3 m	Zmierzone	Ważna
22	Przeszkody w strefie 3	0,01 m	0,5 m	-	Ważna
23	Przeszkody w strefie 4	0,1 m	1 m	-	Ważna
24	Teren w strefie 1	1 m	30 m	-	Zwykła
25	Teren w strefie 2	0,1 m	3 m	-	Ważna
26	Teren w strefie 3	0,01 m	0,5 m	-	Ważna
27	Teren w strefie 4	0,1 m	1 m	-	Ważna

III. DEKLINACJA I DEKLINACJA MAGNETYCZNA					
1	Deklinacja pomocy nawigacyjnej VHF wykorzystywana do technicznego zestrojenia	1 °	1 °	Zmierzone	Ważna
2	Deklinacja magnetyczna NDB	1 °	1 °	Zmierzone	Zwykła
3	Deklinacja magnetyczna lotniska	1 °	1 °	Zmierzone	Ważna
4	Deklinacja magnetyczna lotniska dla śmigłowców	1 °	1 °	Zmierzone	Ważna
5	Deklinacja magnetyczna anteny nadajnika kierunku ILS	1 °	1 °	Zmierzone	Ważna
6	Deklinacja magnetyczna anteny azymutu MLS	1 °	1 °	Zmierzone	Ważna
IV. NAMIAR					
1	Segment drogi lotniczej	1 °	1/10 °	Obliczone	Zwykła
2	Namiar wykorzystywany do tworzenia pozycji (fix) na trasie i w rejonie lotniska	1/10 °	1/10 °	Obliczone	Zwykła
3	Segmenty trasy dolotowej lub odlotowej w rejonie lotniska	1 °	1/10 °	Obliczone	Zwykła
4	Namiar wykorzystywany do tworzenia pozycji (fix) w procedurze podejścia według wskazań przyrządów	1/100 °	1/100 °	Obliczone	Ważna

5	Zgranie wiązki nadajnika kierunku ILS (geograficzny)	1/100 °	1/100 °	Zmierzone	Ważna
6	Zgranie zera azymutu wiązki kierunku MLS (geograficzny)	1/100 °	1/100 °	Zmierzone	Ważna
7	Kierunek drogi startowej (geograficzny)	1/100 °	1/100 °	Zmierzone	Zwykła
8	Kierunek FATO (geograficzny)	1/100 °	1/100 °	Zmierzone	Zwykła
V. DŁUGOŚĆ / ODLEGŁOŚĆ / WYMIAR					
1	Długość segmentu drogi lotniczej	1/10 km lub 1/10 NM	1/10 km	Obliczone	Zwykła
2	Odległość między pozycjami (fix) na trasie	1/10 km lub 1/10 NM	1/10 km	Obliczone	Zwykła
3	Długość segmentów trasy dolotowej lub odlotowej w rejonie lotniska	1/100 km lub 1/100 NM	1/100 km	Obliczone	Ważna
4	Odległość między pozycjami (fix) w procedurze podejścia według wskazań przyrządów w rejonie lotniska	1/100 km lub 1/100 NM	1/100 km	Obliczone	Ważna
5	Długość drogi startowej	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
6	Długość FATO, wymiary TLOF	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
7	Szerokość drogi startowej	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Ważna
8	Odległość przesuniętego progu	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Zwykła
9	Długość i szerokość zabezpieczenia wydłużonego startu	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Ważna

10	Długość i szerokość zabezpieczenia przerwane go startu	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
11	Rozporządzalna długość lądowania (LDA)	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Rozporządzalna długość rozbiegu (TORA)	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
13	Rozporządzalna długość startu (TODA)	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Rozporządzalna długość przerwane go startu (ASDA)	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Krytyczna
15	Szerokość pobocza drogi startowej	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Ważna
16	Szerokość drogi kołowania	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Ważna
17	Szerokość pobocza drogi kołowania	1 m lub 1 ft	1 m	Zmierzone	Ważna
18	Odległość między anteną nadajnika kierunku ILS i końcem drogi startowej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Zwykła
19	Odległość między anteną nadajnika kierunku ILS i końcem FATO	-	3 m	Obliczone	Zwykła
20	Odległość między anteną ścieżki schodzenia ILS i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Zwykła
21	Odległość między markerami ILS i progiem drogi startowej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Ważna

22	Odległość między anteną ILS DME i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Ważna
23	Odległość między anteną azymutu MLS i końcem drogi startowej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Zwykła
24	Odległość między anteną azymutu MLS i FATO	-	3 m	Obliczone	Zwykła
25	Odległość między anteną elewacji MLS i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Zwykła
26	Odległość między anteną MLS DME/P i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 m lub 1 ft	3 m	Obliczone	Ważna

Objaśnienia:

CTA – Obszar kontrolowany

CTR – Strefa kontrolowana lotniska

DME – Radioodległościomierz

DME/P – Radioodległościomierz precyzyjny

FATO – Strefa końcowego podejścia i startu

ILS – System lądowania według wskazań przyrządów

INS – Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny

MLS – Mikrofalowy system lądowania

NDB – Radiolatarnia bezkierunkowa

SID – Standardowy odlot według wskazań przyrządów

STAR – Standardowy dołot według wskazań przyrządów

TLOF – Strefa przyziemienia i utraty siły nośnej

VHF – Bardzo wielka częstotliwość (od 30 do 300 MHz)