

§ 7. W razie nieuiszczenia opłat za korzystanie z lotnisk i urządzeń na nich albo powstania szkód, spowodowanych przez statek powietrzny, lub szkód wyrządzonych przez członków załogi, bądź pasażerów tego statku na danym lotnisku, odlot statku powietrznego może być wstrzymany do czasu:

- a) uiszczenia opłat przypadających za korzystanie z danego lotniska,
- b) uiszczenia wynagrodzenia za spowodowane szkody, którego wysokość określa osoba zarządzająca danym lotniskiem.

W wypadku gdyby porozumienie nie mogło być osiągnięte albo też gdyby opłaty wspomniane w punktach a) i b) nie zostały uiszczone, statek powietrzny może odlecieć dopiero po sporządzeniu przez organ bezpieczeństwa publicznego odnośnego protokołu.

§ 8. Do postoju w hangarach i warsztatach na lotniskach użytku publicznego mogą być przyjmowane te tylko statki powietrzne, których załoga:

- a) przedstawi dowód stwierdzający, że zostały one ubezpieczone do wysokości ich wartości rzeczywistej od ognia i uszkodzeń spowodowanych ogniem, względnie powstałych wskutek akcji ratunkowej, wywołanej pożarem, w jednym z krajowych towarzystw ubezpieczeniowych, gdy chodzi o statki polskie, względnie w jednym z tego rodzaju towarzystw zagranicznych, gdy chodzi o statki zagraniczne, albo też
- b) wypełni deklarację ubezpieczeniową i opłaci określoną w taryfie, zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji, krótkoterminową stawkę ubezpieczeniową od ognia i uszkodzeń spowodowanych ogniem względnie powstałych wskutek akcji ratunkowej wywołanej pożarem, bądź też
- c) wypełni deklarację o zrzeczeniu się dochodzenia wszelkiego rodzaju odszkodowania za szkody i straty, powstałe wskutek pożaru i uszkodzenia.

§ 9. W związku z postanowieniami § 8 wszystkie osoby fizyczne lub prawne, będące właścicielami względnie użytkownikami lotnisk użytku publicznego, bądź też właścicielami lub użytkownikami hangarów, budynków albo urządzeń, znajdujących się na tych lotniskach, obowiązane są zawrzeć z jednym z towarzystw ubezpieczeniowych krajowych umowy, mające na celu ubezpieczenie od pożaru i uszkodzenia statków powietrznych, korzystających ze świadczeń przewidzianych w punkcie 2 § 3 niniejszego rozporządzenia.

Warunki ubezpieczenia, jak również i taryfy ubezpieczeniowe winny być przedstawione Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia.

§ 10. Właściciele lub najemcy statków powietrznych oraz ich załoga i pasażerowie winni bezwzględnie stosować się na lotniskach, na których lądują lub z których odlatują, do wszystkich przepisów i regulaminów wewnętrznych, zatwierdzonych przez właściwe władze.

§ 11. Wydawanie przez przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej statkom powietrznym, lądującym na lotniskach użytku publicznego, benzyny nabywanej po cenach ulgowych winno się odbywać w obecności zawiadowcy danego portu lotniczego lub osoby przez niego wyznaczonej.

Zawiadowca portu lotniczego winien co miesiąc, najpóźniej do dnia 10 każdego miesiąca, przesyłać do właściwego urzędu skarbowego szczegółowy wykaz pobranej przez statki powietrzne, lądujące na danym lotnisku, w miesiącu ubiegłym benzyny nabywanej po cenach ulgowych.

Wykaz ten, którego wzór ustali Ministerstwo Skarbu, winien zawierać datę lądowania statku powietrznego na danym lotnisku, jego znaki rejestracyjne, moc silnika, ilość pobranej benzyny oraz sumę, jaka została za powyższą ilość benzyny zapłacona.

Wykaz ten będzie służył jako podstawa do wymierzenia przez urząd skarbowy podatku należnego od sprzedanej benzyny.

§ 12. Sposób pobierania przez zawiadowców portów opłat przewidzianych w ust. 1 i 3 § 5 niniejszego rozporządzenia oraz sposób przekazywania pieniędzy do kas skarbowych, zostanie określony w drodze specjalnej instrukcji wydanej przez Ministra Komunikacji.

§ 13. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia jego ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

462.

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 11 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczenia znaków na statkach.

Na podstawie art. 15 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1. Każdy statek powietrzny, wpisany do polskiego rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu liter wielkich alfabetu łacińskiego.

Pierwszemi literami tej grupy powinny być litery SP, oznaczające polską przynależność państwową statku powietrznego; powinny być one oddzielone poziomą kreską od pozostałych trzech liter, sta-

nowiących znak rejestracyjny statku powietrznego np:

SP — LOT

§ 2. Litery znaku rejestracyjnego ustala Ministerstwo Komunikacji przy rejestrowaniu statku powietrznego.

Znak rejestracyjny może się składać z różnych kombinacji trzech liter całego alfabetu łacińskiego.

W znaku rejestracyjnym nie mogą być używane kombinacje liter: SOS, XXX, PAN i TTT, jak również kombinacje, w których litera W znajdowałaby się w środku.

Znak rejestracyjny, ustalony dla statku powietrznego, nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu, dopóki statek, mający ten znak, nie zostanie skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 3. Grupa znaków, określona w § 1, powinna być namalowana i rozmieszczona na statku powietrznym w sposób następujący:

a) Na samolotach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych, oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płacami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie, nie mającym kadłuba, umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi, zastępującej kadłub.

b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach kulistych umieszcza się przy linii największego obwodu poziomego dwie grupy znaków, jak najdalej od siebie oddalone.

Na innych balonach znaki te powinny być umieszczone po obu bokach, możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego takiego balonu, bezpośrednio pod pasem osprzętu linowego lub punktami zaczepienia lin podwieszenia kosza.

Znaki umieszczone na bokach sterowców i balonów, powinny być dobrze widoczne tak z boku jak i z dołu.

§ 4. Wymiary znaków przynależności państwowej i rejestracyjnego powinny być następujące:

a) **na samolotach:** wysokość znaków na skrzydłach powinna wynosić cztery piąte szerokości skrzydeł, wysokość zaś znaków na kadłubie lub na łodzi powinna wynosić cztery piąte największej wysokości mierzzonej w najwęższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki te mają być wymalowane;

b) **na sterowcach:** wysokość znaków powinna wynosić dwunastą część obwodu największego przekroju sterowca;

c) **na balonach kulistych:** wysokość znaków powinna wynosić piętnastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu;

d) **na innych balonach:** wysokość znaków powinna wynosić dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego takich balonów.

Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaków nie powinna przekraczać 2,5 metra.

§ 5. Litery znaków powinny być malowane kolorem farby wyraźnie odcinającym się od koloru skrzydeł lub kadłuba, na których znaki te namalowano.

Litery powinny być wykonane w formie pełnego druku, wszystkie jednego typu i wymiaru; odstęp zaś między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Szerokość liter, o ile na to pozwala konstrukcja statku, powinna być równa dwóm trzecim ich wysokości, a grubość — jednej szóstej tej wysokości.

Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego powinna równać się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski powinna być taka sama jak grubość liter.

§ 6. Na tablicy metalowej o wymiarze  $10 \times 15$  cm. umieszczonej w miejscu widocznym na kadłubie lub łodzi zarejestrowanego statku powietrznego, powinny być wyryte: imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela statku oraz znak przynależności państwowej statku i znak rejestracyjny.

Tablica metalowa o wymiarze  $7 \times 10$  cm. z takim samym napisem powinna być umieszczona również wewnątrz kabiny pasażerskiej statku przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej.

§ 7. Na statku powietrznym powinno być uwidocznione największe dozwolone obciążenie użyteczne statku, wskazane w świadectwie sprawności technicznej. Napis uwidoczniający dozwolone obciążenie statku winien być dokonany literami o wysokości 10 cm. i umieszczony po prawej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości  $1/6$  szerokości kadłuba od jego krawędzi dolnej.

§ 8. Znaki i tablice powinny być rozmieszczone na statku powietrznym przy uwzględnieniu jego formy, oraz powinny być stale utrzymywane w czystości i być stale widoczne.

§ 9. Znaki przynależności państwowej i rejestracji polskiego statku powietrznego stanowią jednocześnie znak wywoławczy tego statku.

Znak ten powinien być używany zawsze, gdy statek powietrzny zamierza nadawać lub ma odbierać sygnały przewidziane w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 roku o sygnalizacji lotniczej i o lotniczych znakach naziemnych (Dz. U. R. P. z r. 1929 Nr. 1, poz. 9) lub wiadomości i komunikaty przewidziane w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 roku o lotniczej służbie radioelektrycznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 460).

§ 10. Znaki i tablice z napisami powinny być umieszczone na statku powietrznym niezwłocznie po jego zarejestrowaniu.

W przypadku wykreslenia statku powietrznego z rejestru państwowego statków powietrznych znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny powinny być natychmiast ze statku usunięte.

§ 11. rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w dwa miesiące od dnia jego ogłoszenia. Z chwilą wejścia w życie rozporządzenia niniejszego traci moc swą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 maja 1928 roku (Dz. U. R. P. Nr. 74, poz. 672).

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

## 463.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: KOMUNIKACJI, SPRAW WOJSKOWYCH I SPRAW ZAGRANICZNYCH

z dnia 15 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych oraz Skarbu o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych.

Na podstawie art. 2 ust. 2 i art. 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1. Dla przylotu do Polski i przelotu przez Polskę obcych statków powietrznych ustala się następujące zasady:

I. Każdy obcy statek powietrzny, przylatujący do Polski lub przelatujący przez Polskę, z wyjątkiem statków powietrznych należących do przedsiębiorstw, wykonywających regularną komunikację lotniczą na obszarze Polski na zasadzie specjalnych porozumień między państwowych, względnie na zasadzie specjalnych koncesyj udzielonych przez Rząd Polski, powinien być zaopatrzony w zaświadczenie sporządzone według wzoru Nr. 1, załączonego do niniejszego rozporządzenia.

II. Zaświadczenia takie będą wydawane:

1) obcym statkom powietrznym sportowym, turystycznym lub rajdowym:

a) niewpisanym do rejestru państw należących do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. względnie do rejestru państw które zawarły z Polską odrębne umowy między państwowe o żegludze powietrznej, na zasadzie specjalnego pozwolenia udzielanego każdorazowo przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych,

b) wpisanym do rejestru państw, należących do konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. względnie do rejestru państw, które zawarły z Polską ogólne umowy między państwowe o żegludze powietrznej, bez pozwolenia wymienionego w ustępie a) wyżej;

2) w drodze wyjątku obcym statkom powietrznym, należącym do obcych przedsiębiorstw lotniczych, zarobkujących zapomocą statków powietrznych, przy dokonywaniu sporadycznych lotów zarobkowych do Polski lub ponad Polską, na zasadzie każdorazowych specjalnych pozwoleń, udzielanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami;

3) obcym statkom powietrznym wojskowym na zasadzie specjalnego pozwolenia, udzielanego za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych przez Ministra Spraw Wojskowych lub osobę przez niego upoważnioną;

4) obcym statkom powietrznym celnym, policyjnym i pocztowym na mocy specjalnie zawartych w tym celu porozumień między państwowych.

§ 2. Celem otrzymania pozwolenia, względnie zaświadczenia na przylot do Polski lub przelot przez Polskę obcych statków powietrznych, z wyjątkiem statków powietrznych wojskowych należy składać podania do właściwych upoważnionych placówek polskich zagranicą, które będą wystawiać zaświadczenia zgodnie z instrukcją, wydaną w tej sprawie przez Ministra Spraw Zagranicznych.

Celem otrzymania pozwolenia na przylot do Polski i przelot przez Polskę obcych statków powietrznych wojskowych należy zwracać się do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w drodze dyplomatycznej.

§ 3. W podaniu o zaświadczenia (§ 2) na przylot, względnie przelot powinny być wyszczególnione:

- imię, nazwisko, przynależność państwowa i stałe miejsce zamieszkania właściciela lub użytkownika statku,
- lotnisko odlotu, cel lotu, data przypuszczalnego odlotu, zamierzony szlak lotu, lotnisko ostatecznego lądowania oraz przewidziane lądowanie na obszarze polskim,
- znaki przynależności państwowej i rejestracji statku jak również i szczególne cechy charakterystyczne mogące ułatwić jego rozpoznanie przy przelocie nad obszarem Polski,
- imiona i nazwiska, przynależność państwowa i stałe miejsce zamieszkania członków załogi i pasażerów,
- opis i dokładne wyszczególnienie ilości sztuk i wag ładunku przewożonego na statku powietrznym,
- jeżeli statek jest zaopatrzony w radiostację, należy podać typ stacji, moc oraz rodzaj i zakres fal tej radiostacji i czy stacja zamierza pracować nad obszarem Polski, przyczem warunki pracy radiostacji w Polsce będą podane w zaświadczeniu (§ 1).