



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 11 marca 1938 r.

Nr 16

Treść:

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

Poz.:	111 —Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych	180
	112 —Skarbu z dnia 19 lutego 1938 r. o normach szacunku i cenach wykupu krajowego surowca tytoniowego	182
	113 —Skarbu z dnia 25 lutego 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Komunikacji o sposobie i terminach spłacenia obligacji Kolei Herby—Kielce	189
	114 —Spraw Wewnętrznych z dnia 26 lutego 1938 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 7 czerwca 1920 r. w przedmiocie wykonania ustawy z dnia 20 stycznia 1920 r. o obywatelstwie Państwa Polskiego	189
	115 —Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 2 marca 1938 r. o tępieniu płaszczyńca buraczanego	192
	116 —Sprawiedliwości z dnia 7 marca 1938 r. w sprawie zniesienia stanowiska sędziego śledczego w Drohiczynie Poleskim	192

OŚWIADCZENIA RZĄDOWE:

Poz.:	117 —z dnia 4 lutego 1938 r. w sprawie przystąpienia Transjordanii do konwencji z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego	192
	118 —z dnia 12 lutego 1938 r. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy gospodarczej między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dnia 4 listopada 1935 r.	193
	119 —z dnia 12 lutego 1938 r. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dnia 20 lutego 1937 r. w sprawie przedłużenia umowy gospodarczej między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dnia 4 listopada 1935 r.	193
	120 —z dnia 12 lutego 1938 r. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych drugiego porozumienia do umowy gospodarczej między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dnia 4 listopada 1935 r., podpisanego dnia 19 października 1936 r.	193
	121 —z dnia 12 lutego 1938 r. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych trzeciego porozumienia do umowy gospodarczej między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dnia 4 listopada 1935 r., podpisanego dnia 21 grudnia 1936 r.	194
	122 —z dnia 12 lutego 1938 r. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych porozumienia polsko-niemieckiego z dnia 18 lipca 1936 r. dotyczącego uzupełnienia umowy gospodarczej między Polską a Niemcami z dnia 4 listopada 1935 r.	194

111

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 16 lutego 1938 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a), art. 36 ust. (2) oraz art. 82 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządzam co następuje:

§ 1. Wprowadza się dołączone do niniejszego rozporządzenia „Przepisy o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Załącznik do rozp. Ministra Komunikacji
z dnia 16 lutego 1938 r. (poz. 111).

PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIU STATKÓW POWIETRZNYCH W TRUDNYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH.

I. Przepisy ogólne.

§ 1. (1) Przepisy niniejsze stosuje się do dziennego ruchu lotniczego w czasie trudnych warunków atmosferycznych, mogących zagrażać niebezpieczeństwem zderzenia statków powietrznych.

(2) Za dzienny ruch lotniczy uważa się starty, lądowania i loty wykonywane w czasie od jednej godziny przed wschodem słońca do jednej godziny po zachodzie słońca.

(3) Za lot w trudnych warunkach atmosferycznych, mogących zagrażać niebezpieczeństwem zderzenia statku powietrznego, uważa się:

- a) lot w czasie opadów i przy stanie mglistym powietrza, gdy widzialność pozioma jest mniejsza od 3.000 m;
- b) lot we mgle;
- c) lot w chmurach lub bezpośrednio pod podstawą chmur.

§ 2. Samolotom i szybowcom bez urządzeń do ślepego pilotażu zabrania się lotów w chmurach i mgle.

§ 3. (1) Na najmniejszy wymagany zespół przyrządów do ślepego pilotażu składają się:

- a) skrzętomierz żyroskopowy z chyłomierzem poprzecznym;
- b) chyłomierz podłużny;

- c) szybkościomierz;
- d) wysokościomierz;
- e) busola (kompas);
- f) obrotomierz.

(2) Zespół powyższy umożliwia krótkotrwały ślepy lot, w żadnym zaś wypadku nie daje możliwości ślepego lądowania (§ 11).

II. Loty w chmurach i mgle poza lotniskami.

§ 4. (1) Loty w chmurach wolno wykonywać tylko w razie istotnej potrzeby. Jeżeli względy szczególne do tego nie zmuszają, należy również unikać przelatywania pojedynczych chmur, a zwłaszcza znajdujących się nad górną albo pod dolną powierzchnią zwartej masy chmur; omijać je należy w odległości co najmniej 100 m.

(2) Na szybowcach dozwolony jest lot w chmurach pojedynczych (kłębiastych), a w zwartej masie chmur tylko w rejonach wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych i ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(3) Przebijanie się przez warstwę chmur lub mgły należy wykonywać najkrótszą drogą.

§ 5. (1) Samoloty posiadające zespół przyrządów do ślepego pilotażu, lecz nie posiadające natomiast radiostacji, umożliwiających porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi, mogą urządzać loty ćwiczebne w chmurach tylko w rejonach i na szlakach, wyznaczonych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji i ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(2) Przy wyznaczaniu wspomnianych rejonów i szlaków należy brać pod uwagę, aby granice ich nie były równoległe do szlaków komunikacyjnych lotniczych i aby były od tych szlaków dostatecznie oddalone.

(3) Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych ustanawia w jakich przypadkach i na podstawie upoważnienia jakich władz piloci cywilni mogą wykonywać loty w chmurach nad rejonami i szlakami, o których mowa w ust. (1).

§ 6. (1) Dla ochrony bezpieczeństwa na liniach regularnej komunikacji lotniczej w warunkach, przewidzianych w § 1 ust. (1) wyznacza się szlaki przelotowe w postaci pasów sze-

rokości 30 km, liczonych 15 km w prawo i 15 km w lewo od loksodromy, łączącej różne punkty przelotowe danej linii komunikacyjnej. Szlaki te ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(2) Loty w chmurach na szlakach, o których mowa w ust. (1) są dozwolone wyłącznie samolotom posiadającym radiostację, umożliwiającą porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi.

III. Loty w pobliżu lotnisk w czasie trudnych warunków atmosferycznych.

§ 7. Za lot w pobliżu lotniska w czasie trudnych warunków atmosferycznych, grożących możliwością zderzeń uważa się każdy lot:

- a) wykonany w promieniu 30 km od środka lotniska, posiadającego stacje goniometryczne lub radiolaternie,
- b) wykonany w promieniu 20 km od środka lotniska, jeżeli lotnisko to nie posiada stacji goniometrycznej ani radiolaterni.

§ 8. Przeloty nad lotniskami szkolnymi, nie połączone z zamierzonym lądowaniem, powinny być wykonywane na wysokości nie mniejszej niż 1500 m, z wyjątkiem przypadków, gdy warunki atmosferyczne mogą spowodować oblodzenie. Spisy lotnisk szkolnych będą ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 9. Wykonywanie lotów w chmurach i we mgle w pobliżu lotnisk wymienionych w § 7 pkt a) dozwolone jest, w razie konieczności, wyłącznie samolotom posiadającym radiostację, umożliwiającą porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi. W pobliżu lotnisk wymienionych w § 7 pkt b) wykonywanie lotów bez uzasadnionej potrzeby w chmurach i we mgle jest w ogóle zabronione.

IV. Loty w pobliżu lotnisk w warunkach „QBI”.

§ 10. (1) Za warunki atmosferyczne, oznaczone międzynarodowym skrótem radiotelegraficznym „QBI” uważa się takie warunki, przy których:

- a) podstawa chmur sięga najwyżej 150 m, a widzialność pozioma jest mniejsza niż 2000 m, albo
- b) podstawa chmur sięga najwyżej 100 m, a widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m.

(2) Stwierdzenie warunków „QBI” na danym lotnisku należy do organów służby meteorologicznej, które powinny zawiadomić o tym natychmiast:

- 1) na lotniskach wojskowych — komendanta portu lub lotniska wojskowego;

2) na lotniskach wspólnych (wojskowo-cywilnych), jeżeli warunki „QBI” stwierdzi:

- a) wojskowa służba meteorologiczna — komendanta portu lub lotniska wojskowego, który niezwłocznie powinien zawiadomić o tym zawiadowcę portu lotniczego cywilnego;
- b) cywilna służba meteorologiczna — zawiadowcę portu lotniczego cywilnego, który niezwłocznie powinien zawiadomić o tym komendanta portu lub lotniska wojskowego;

3) na lotniskach cywilnych — zawiadowcę portu lotniczego lub w braku tegoż, osobę zarządzającą lotniskiem.

(3) Podanie do ogólnej wiadomości warunków „QBI” na danym lotnisku zarządza:

- a) na lotnisku wojskowym — komendant portu lub lotniska;
- b) na lotnisku wspólnym (wojskowym i cywilnym) — komendant lotniska w porozumieniu z zawiadowcą portu lotniczego cywilnego;
- c) na wszystkich innych lotniskach — zawiadowca portu lub w braku tegoż osoba zarządzająca lotniskiem.

(4) Podanie warunków „QBI” do ogólnej wiadomości polega:

- a) na umieszczeniu na lotnisku odpowiedniego sygnału, przewidzianego regulaminem ruchu lotniczego;
- b) na natychmiastowym zawiadomieniu najkrótszą drogą wszystkich jednostek korzystających z danego lotniska oraz wszystkich zainteresowanych i wyposażonych w radio samolotów, portów lotniczych i lotnisk; wykaz tych portów i lotnisk ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji;
- c) na podaniu tego zawiadomienia w najbliższym międzynarodowym komunikacie meteorologicznym „CQ”.

(5) Zawiadowcy lotnisk celnych powinni nadto zawiadamiać o warunkach „QBI” wszystkie sąsiednie oraz dalsze zainteresowane porty lotnicze zagraniczne.

(6) Odwoływanie warunków „QBI” odbywa się ściśle w ten sam sposób, jak podawanie ich do ogólnej wiadomości.

§ 11. (1) Po ogłoszeniu o istnieniu warunków „QBI” na danym lotnisku, loty z zamiarem lądowania na tym lotnisku mogą przedsięwziąć tylko samoloty posiadające radiostację, umożliwiające porozumienie się z goniometrami lotniskowymi.

(2) Wszystkim innym samolotom przyłot jest zakazany. Zakaz nie dotyczy samolotów będących w drodze, które rozpoczęły lot przed ogłoszeniem warunków „QBI” lub nie zostały o tych warunkach uprzedzone.

§ 12. O kolejności startów i lądowań przy warunkach „QBI” na lotniskach, posiadających

stacje goniometryczne, decyduje urzędujący stale na lotnisku przedstawiciel władzy, dysponującej goniometrem, w porozumieniu z obecnym na stacji goniometrycznej kierownikiem ruchu lotniczego na danym lotnisku.

§ 13. (1) Lądowanie przy użyciu goniometrów (system „ZZ”) jest dozwolone, jeżeli podstawa chmur nie jest niższa niż 30 m, a widzialność pozioma nie mniejsza niż 500 m.

(2) Od norm wymienionych w ust. (1) dopuszczalne są odchylenia ze względu na warunki terenowe danego lotniska. Decyzja w tej sprawie należy do komisji, wyznaczonej przez władze danego lotniska; komisja ta powinna uwzględniać opinie pilotów, korzystających z goniometru danego lotniska, których przedstawiciel wchodzi w skład komisji. Normy wyjątkowe ustanowione przez komisję ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 14. Lądowanie z użyciem radiolatarni jest dozwolone, jeżeli podstawa chmur nie jest niższa niż 20 m, a widzialność pozioma nie mniejsza niż 100 m.

§ 15. Przepisy §§ 13 i 14 nie wykluczają stosowania systemu „ZZ” ani użycia radiolatarni przy gorszych jeszcze warunkach atmosferycznych, gdy chodzi o samoloty, którym ograniczony zapas paliwa, defekt, zbliżająca się noc itp. nie pozwalają na przelecenie do innego lotniska.

§ 16. Przepisy niniejsze stosuje się i do statków powietrznych wojskowych, z wyjątkami ustanowionymi ze względu na odrębne cele i zadania lotnictwa wojskowego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji w tych wszystkich przypadkach, gdy wspomniane wyjątki mają obowiązywać statki powietrzne cywilne albo też lotnictwo cywilne.

112

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 19 lutego 1938 r.

o normach szacunku i cenach wykupu krajowego surowca tytoniowego.

Na podstawie art. 9 ustawy z dnia 18 marca 1932 r. o utworzeniu państwowego przedsiębiorstwa „Polski Monopol Tytoniowy” (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 240) zarządzam co następuje:

§ 1. (1) Ustanawia się dołączoną do rozporządzenia niniejszego taryfę wykupu tytoniu krajowego, określającą zasady klasyfikowania i ustalania cen liści tytoniowych, odstępowanych przez plantatorów w myśl obowiązujących przepisów przedsiębiorstwu „Polski Monopol Tytoniowy”.

(2) Przy stosowaniu dołączonej taryfy dla ustalenia szacunku i obliczenia należności, przypadającej plantatorowi za dostarczone liście tytoniowe, należy uwzględniać przepisy §§ 2 — 12 rozporządzenia niniejszego.

§ 2. (1) Taryfa wykupu tytoniu obejmuje liście tytoniowe użyteczne, tj. nadające się do fabrykacji wyrobów tytoniowych.

(2) Liście i części liści tytoniowych, zanieczyszczone obcymi domieszkami, niedojrzałe, niesuszone, zniszczone przez choroby, zmarznięte, rażone pleśnią lub w inny sposób zepsute, klasyfikuje się jako materiał nieużyteczny (nieużytek tytoniowy).

(3) Wiązki liści tytoniowych, w których obok użytecznych liści znajduje się nieużytek, klasyfikuje się jako materiał nieużyteczny (nieużytek tytoniowy).

§ 3. Uszkodzenia mechaniczne liści tytoniowych wywierają następujący wpływ na ich klasyfikację:

- a) liście wszystkich gatunków tytoniu, objętych dołączoną do rozporządzenia niniejszego taryfą, uszkodzone mechanicznie na powierzchni większej niż połowa ich blaszki, odbiera się w najniższej klasie danego gatunku tytoniu;
- b) liście tytoni: Amerykan, Trapezund, Tyk-Kuśak, Hercegowina, Węgierski-Ogrodowy i Wirginia, uszkodzone mechanicznie na powierzchni większej niż 1/10 część, lecz mniejszej niż połowa ich blaszki, odbiera się w klasie bezpośrednio niższej od tej klasy, do której kwalifikowałyby się w stanie nieuszkodzonym;
- c) liście tytoni cygarowych klasy I i tytoniu Kentucky klasy I, uszkodzone mechanicznie w sposób uniemożliwiający ich przydatność na pokrywę, odbiera się w klasie II.

§ 4. Uszkodzenia chorobowe liści tytoniowych wywierają następujący wpływ na ich ocenę:

- a) liście wszystkich gatunków tytoniu, objętych dołączoną do rozporządzenia niniejszego taryfą, uszkodzone przez chorobę na powierzchni większej niż połowa ich blaszki, uznaje się jako materiał nieużyteczny (nieużytek tytoniowy);