

§ 3. 1. Zobowiązania łączne, o których mowa w § 2, są równe zobowiązaniom ogółem pomniejszonym o zobowiązania z tytułu wpłat na poczet nabycia papierów wartościowych w pierwszej ofercie publicznej lub w publicznym obrocie pierwotnym, wyłącznie w przypadku zawarcia odpowiedniej umowy z bankiem, w którym znajdować się będzie zablokowany rachunek środków pieniężnych klientów z wpłatami na papiery wartościowe.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać na szczególności wskazanie rachunku bankowego, na którym lokowane będą środki klientów pochodzące z wpłat na papiery wartościowe, postanowienie o niewypłacaniu, wykorzystaniu lub dysponowaniu w jakikolwiek sposób, przez biuro maklerskie, środkami znaj-

dującymi się na tym rachunku oraz zapewnienie, że po prawomocnym zarejestrowaniu oferowanych papierów wartościowych przez sąd rejestrowy środki pieniężne zostaną bezwarunkowo wypłacone na rzecz emitenta, a wszelkie nadpłacone kwoty, w przypadku nadsubskrypcji, zwrócone klientom.

§ 4. 1. Bieżącą wysokość stopy zabezpieczenia biuro maklerskie ustala na koniec każdego dnia roboczego — według stanu na poprzedni dzień roboczy.

2. O każdorazowym niedotrzymaniu wymaganej minimalnej wysokości stopy zabezpieczenia biuro maklerskie bezzwłocznie powiadamia Komisję.

Załącznik nr 10

### POZIOM ZAANGAŻOWANIA

§ 1. 1. Maksymalny poziom zaangażowania biura maklerskiego ustala się jako:

$$BPZ = \sum_{i=1}^n (p_i \times m_i) + \sum_{j=1}^k d_j$$

- 1) osiemdziesięciokrotność bieżących kapitałów nadzorowanych — w pierwszym roku działalności;
- 2) stukrotność bieżących kapitałów nadzorowanych — w drugim roku działalności;
- 3) studziesięciokrotność bieżących kapitałów nadzorowanych — w trzecim roku i następnych latach działalności.

2. W przypadku biura maklerskiego, powstałego w wyniku połączenia dwóch lub więcej biur maklerskich, na potrzeby obliczania maksymalnego poziomu zaangażowania, początek okresu prowadzenia działalności maklerskiej ustala się w sposób określony w załączniku nr 9.

§ 2. Bieżący poziom zaangażowania jest obliczany według następującego wzoru:

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- BPZ — bieżący poziom zaangażowania,  
 $p_i$  — wartość i-tego instrumentu finansowego,  
 $m_i$  — liczbę i-tego instrumentu finansowego klientów, z wyjątkiem instrumentów finansowych dopuszczonych do publicznego obrotu, zewidencjonowanych na rachunkach, o których mowa art. 9 ust. 2 ustawy,  
 $d_j$  — środki pieniężne j-tego klienta,  
 $j$  — 1...k — klientów,  
 $i$  — 1...n — instrumenty finansowe.

§ 3. 1. Bieżący poziom zaangażowania ustala biuro maklerskie na koniec każdego dnia roboczego — według stanu na poprzedni dzień roboczy.

2. O każdorazowym niedotrzymaniu maksymalnego poziomu zaangażowania biuro maklerskie bezzwłocznie powiadamia Komisję.

## 1034

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 4 czerwca 2003 r.

#### w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych, tryb składania wniosków o wpis do rejestru cywilnych statków po-

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

wietrznych, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzór świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności;

- 2) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do rejestru cywilnych statków powietrznych.

2. Przepisy rozporządzenia nie dotyczą statków powietrznych wyłączonych na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze.

## Rozdział 2

### **Szczegółowe zasady prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tego rejestru**

§ 2. Wpisaniu do rejestru cywilnych statków powietrznych, zwanego dalej „rejestrem”, podlegają następujące kategorie statków powietrznych:

- 1) samoloty;
- 2) śmigłowce;
- 3) sterowce;
- 4) balony — z wyłączeniem bezzałogowych;
- 5) szybowce i motoszybowce;
- 6) spadochrony ratownicze.

§ 3. W rejestrze:

- 1) księgi ewidencji znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych — zawierają dane niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;
- 2) zbiór dokumentów — zawiera dokumenty wymagane przy wpisywaniu statku powietrzego do rejestru, w tym dokumenty dotyczące zmiany danych wpisanych do rejestru oraz wykreślenia statku powietrzego z rejestru, a także:
  - a) dokument o zakończeniu budowy lub eksportowe świadectwo zdatności,
  - b) protokół ważenia statku powietrzego,
  - c) protokół prób w locie,
  - d) świadectwo hałasu,
  - e) pozwolenie radiowe na używanie pokładowej stacji lotniczej,
  - f) dokument odprawy celnej (dla statków sprowadzanych z zagranicy),
  - g) dokument rejestracyjny firmy (w przypadku właściciela statku powietrzego);
- 3) album fotografii — zawiera fotografie wszystkich typów i odmian statków powietrznych wpisanych do rejestru, w tym:
  - a) 2 fotografie danego egzemplarza statku powietrzego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 x 15 cm — w przypadku samolotów i śmigłowców,
  - b) 1 fotografię danego egzemplarza statku powietrzego o wymiarach 10 x 15 cm — w przy-

padku sterowców, balonów, szybowców i motoszybowców.

§ 4. Za wpisane do rejestru uważa się wszelkie dane zawarte w księgach ewidencji znaków rozpoznawczych, zbiorze dokumentów i w albumie fotografii, o których mowa w § 3.

§ 5. 1. W przypadku spełnienia warunków niezbędnych do wydania świadectwa rejestracji statku powietrzego ustala się odpowiednie znaki rozpoznawcze dla danego egzemplarza statku powietrzego, wydaje się mu świadectwo rejestracji oraz wpisuje się do rejestru stosowne dane.

2. Wzór świadectwa rejestracji statku powietrzego określa załącznik do rozporządzenia.

3. Świadectwo rejestracji statku powietrzego traci ważność z chwilą wykreślenia tego statku powietrzego z rejestru.

4. Z chwilą powiadomienia o wyrejestrowaniu statku powietrzego z rejestru należy w terminie 14 dni zwrócić do rejestru oryginalne świadectwo rejestracji tego statku powietrzego.

§ 6. 1. Zgłoszenie przez właściciela zmiany danych rejestrowych następuje w formie pisemnego wniosku z dołączonym do niego świadectwem rejestracji.

2. W razie zmiany właściciela lub użytkownika statku powietrzego do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokument potwierdzający istnienie prawa własności lub użytkowania tego statku powietrzego.

3. W przypadku zmian danych technicznych statku powietrzego właściciel dołącza do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dokumenty potwierdzające, że zmiany te zostały zaaprobowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jeżeli zmiany te wymagają takiego zatwierdzenia.

4. Odpowiednia adnotacja w świadectwie rejestracji lub wydanie nowego świadectwa rejestracji potwierdza zgłoszenie zmian oraz wpisanie ich do rejestru.

§ 7. W przypadku nieprzedłużenia ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrzego w terminie dwóch lat od daty jego wygaśnięcia statek podlega wykreśleniu z rejestru.

## Rozdział 3

### **Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych**

§ 8. 1. Znak rozpoznawczy tworzy znak przynależności państwowej oraz znak rejestracyjny i składa się on z grupy liter lub cyfr albo liter i cyfr.

2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery SP.

3. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem rejestracyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.

4. Samoloty, śmigłowce, balony i sterowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy trzech liter.

5. Szybowce i motoszybowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy czterech cyfr.

6. Spadochrony otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy pięciu cyfr.

§ 9. Znak rejestracyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych ważnych sygnałów, a w szczególności XXX, PAN i TTT, oraz zawierać następujących liter: J, Ł, A, E, N, O, Z, Ż, C, Ś.

§ 10. 1. Na statku powietrznym niewpisanym do rejestru niedopuszczalne jest umieszczanie znaków i napisów, o których mowa w § 8 i 9, lub znaków i napisów podobnych do nich, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Na statku powietrznym mogą być umieszczone polskie znaki rozpoznawcze:

- 1) zarezerwowane w rejestrze dla danego egzemplarza statku powietrznego — jeżeli ma on być wpisany do rejestru;
- 2) przydzielone dla tego statku powietrznego — jeżeli jest on przeznaczony do lotów próbnych.

3. W celu uzyskania znaków rozpoznawczych dla statku powietrznego przeznaczonego wyłącznie do lotów próbnych do rejestru zgłasza się dane zawierające:

- 1) dane dotyczące tożsamości statku powietrznego, w tym jego:
  - a) typ i seria,
  - b) wytwórca,
  - c) rok budowy,
  - d) numer fabryczny;
- 2) dane dotyczące właściciela i użytkownika statku powietrznego (jeżeli statek ma być użytkowany przez osobę inną niż właściciel):
  - a) nazwisko lub nazwę (firmę),
  - b) miejsce stałego pobytu (siedzibę) użytkownika statku powietrznego.

4. Do danych, o których mowa w ust. 3, dołącza się:

- 1) dowód skreślenia statku z obcego rejestru, jeżeli statek był uprzednio wpisany do jakiegokolwiek rejestru obcego, lub dokument potwierdzający, że nie był on dotychczas rejestrowany;
- 2) dowód ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z tytułu użytkowania statku powietrznego;
- 3) ważne świadectwo oględzin;
- 4) fotografię statku.

5. W celu rezerwacji znaków rozpoznawczych statku powietrznego należy zgłosić w rejestrze typ, nr fabryczny i miejsce bazowania tego statku.

§ 11. Po wykreśleniu statku powietrznego z rejestru ze statku powietrznego usuwa się znaki rozpoznawcze, chyba że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodzi się na ich pozostawienie.

#### Rozdział 4

#### **Rozmieszczenie znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych**

§ 12. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne powinny być na statkach powietrznych namalowane lub naniesione w inny sposób zapewniający podobny stopień ich trwałości. Znaki te powinny być utrzymane w czystości i zawsze widoczne.

§ 13. 1. Znaki rozpoznawcze na sterowcu nanoszone są na korpusie lub na powierzchni statecznika. Jeżeli znaki nanoszone są na korpusie, to powinny być rozmieszczone z obu stron wzdłuż sterowca oraz na górnej powierzchni wzdłuż osi symetrii. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni statecznika, to powinny być rozmieszczone na stateczniku poziomym i pionowym. Znaki na stateczniku pionowym rozmieszcza się na każdej stronie, w dolnej części statecznika, przy czym litery rozmieszczone są poziomo.

2. Znaki rozpoznawcze na balonie kulistym powinny być umieszczone na dwóch przeciwległych miejscach, położonych w pobliżu największego obwodu poziomego.

3. Znaki rozpoznawcze na balonie niekulistym umieszcza się po każdej jego stronie, w miejscach położonych w pobliżu linii maksymalnego przekroju poprzecznego balonu, bezpośrednio nad pasem podwieszenia lub nad punktami mocowania lin podwieszenia kosza.

4. Boczne znaki rozpoznawcze na statkach powietrznych lżejszych od powietrza nanosi się w taki sposób, aby były widoczne z obu stron zarówno z powietrza, jak i z ziemi.

§ 14. 1. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znak rozpoznawczy umieszcza się w jednym miejscu, na dolnej powierzchni konstrukcji skrzydła, jeżeli nie zajmuje całej jego powierzchni. W miarę możliwości znaki rozmieszczane są w jednakowej odległości od krawędzi natarcia i spływu skrzydła. Górna część liter i cyfr powinna być zwrócona ku krawędzi natarcia skrzydła.

2. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki rozpoznawcze umieszcza się albo na każdym boku kadłuba (lub analogicznej konstrukcji) pomiędzy skrzydłami i usterzeniem ogonowym, albo na górnej połowie płaszczyzn pionowych usterzenia ogonowego. Jeżeli znaki umieszcza się na pojedynczym usterzeniu pionowym, to należy je umieszczać po obu jego stronach. Jeżeli statek powietrzny ma więcej niż jedno

usterzenie pionowe, to znaki należy umieszczać na zewnętrznych powierzchniach tego usterzenia.

§ 15. 1. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest elementów określonych w § 14, znaki należy umieścić w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować.

2. Znaki rozpoznawcze spadochronów umieszcza się tylko na pokrowcu.

## Rozdział 5

### **Wielkość znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych**

§ 16. Litery i cyfry należące do tej samej grupy znaków powinny mieć tę samą wielkość.

§ 17. Wysokość znaków umieszczonych na statkach powietrznych lżejszych od powietrza nie może być mniejsza niż 50 cm.

§ 18. 1. Wysokość znaków umieszczonych na skrzydłach statków powietrznych cięższych od powietrza nie może być mniejsza niż 50 cm.

2. Znaki na kadłubie (lub analogicznej konstrukcji) nie mogą sięgać do linii konturowej kadłuba (lub analogicznej konstrukcji) i ich wysokość nie może być mniejsza niż 30 cm.

§ 19. 1. Jeżeli statek powietrzny cięższy od powietrza nie posiada elementów konstrukcyjnych odpowiadających elementom określonym w § 18, wymiary znaków powinny być takie, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować.

2. Wysokość znaków umieszczonych na pokrowcu spadochronu nie może być mniejsza niż 2 cm.

## Rozdział 6

### **Rodzaje liter i cyfr znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych**

§ 20. 1. Do oznakowania statków powietrznych używa się dużych liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich. Litery i cyfry powinny być proste, bez ozdób.

2. Szerokość każdej litery lub cyfry (oprócz litery I, M, W i cyfry 1) i długość poziomej kreski powinna stanowić 4/6 wysokości litery lub cyfry; szerokość litery I powinna stanowić 1/6 wysokości litery, szerokość litery M — 5/6 wysokości litery, szerokość litery W — 6/6 wysokości litery, szerokość cyfry 1 — 2/6 wysokości cyfry. Wysokość liter i cyfr powinna być jednakowa.

3. Litery, cyfry i kreski poziome powinny być wykonane pełnymi liniami i posiadać kolor wyraźnie kontrastujący z kolorem tła. Grubość linii powinna wynosić 1/6 wysokości litery lub cyfry.

4. Każda litera i cyfra powinna być oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż 1/4 szerokości litery lub cyfry. Kreska pozioma

powinna być w tym zakresie traktowana jak litera lub cyfra.

§ 21. 1. Statek powietrzny (z wyjątkiem szybowców, motoszybowców i spadochronów ratowniczych) posiada tabliczkę tożsamości z uwidocznionym na niej co najmniej znakiem rozpoznawczym.

2. Napis na tabliczce powinien być wryty do głębokości nie mniejszej niż 1 mm; wysokość znaków napisu powinna wynosić co najmniej 15 mm.

3. Tabliczka powinna być wykonana z materiału ognioodpornego o odpowiednich własnościach fizycznych i umocowana na statku powietrznym w miejscu dobrze widocznym w pobliżu głównego wejścia.

4. W uzasadnionych przypadkach Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić z wymogu określonego w ust. 1.

## Rozdział 7

### **Inne znaki i napisy na statkach powietrznych**

§ 22. Pierwotory samolotów i szybowców wykonujące loty powinny mieć pomalowane obie strony pionowej płaszczyzny usterzenia (jeżeli płaszczyzn jest więcej — zewnętrzne strony skrajnych płaszczyzn) na kolor pomarańczowy, a pierwotory śmigłowców — tego samego koloru pas na kadłubie.

§ 23. Inne znaki i napisy niż znaki rozpoznawcze mogą być umieszczane na statkach powietrznych z zachowaniem następujących warunków:

- 1) nie mogą znajdować się na powierzchni wyznaczonej przez zewnętrzne kontury znaków rozpoznawczych;
- 2) ich odległości od znaków rozpoznawczych nie mogą być mniejsze niż 50 cm;
- 3) jeżeli są umieszczane w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi — ich wielkość nie może być większa niż 0,8 wielkości znaków rozpoznawczych.

## Rozdział 8

### **Przepisy końcowe**

§ 24. Traci moc rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. w sprawie polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym (Dz. U. Nr 31, poz. 178 oraz z 1964 r. Nr 33, poz. 214).

§ 25. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. (poz. 1034)

## WZÓR

## Świadectwo rejestracji statku powietrznego

str. 1

A. Typ — nazwa Type — name .....  B. Oznaczenie fabr. Manufacturer's designation .....		C. Klasa: Class of aircraft: .....  D. Nr rej. No. Registration .....
<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> <b>Urząd Lotnictwa Cywilnego</b>  <b>REPUBLIC OF POLAND</b> <b>Civil Aviation Office</b>  <b>ŚWIADECTWO REJESTRACJI</b> <b>CERTIFICATE OF REGISTRATION</b>		
1. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne Nationality and Registration Marks  .....	2. Wytwórca statku powietrznego Aircraft Manufacturer  .....	3. Seria i nr fabryczny Serial Number  .....
4. Nazwisko i imię (nazwa) właściciela Name of owner ..... 5. Adres właściciela Address of owner		
6. Niniejszym stwierdza się, że powyższy statek powietrzny został wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych dnia ..... zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112). This is to certify, that the above described aircraft has been entered into Civil Aircraft Register of the Republic of Poland on ..... in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7th December 1944 (Dz. U. from 1959 No 35, item 212) and art. 37, par. 6 of the Aviation Act issued 3.07.2002 (Dz. U. No 130, item 1112).		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="137 1413 494 1496">           Warszawa, dnia ..... Warsaw         </div> <div data-bbox="762 1361 842 1413" style="text-align: center;">           (mp.) (stamp)         </div> <div data-bbox="1011 1413 1466 1496" style="text-align: right;">           ..... (z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego) (for President of Civil Aviation Office)         </div> </div>		

E. Adnotacje  
Annotations