

Закон о ваздушној пловидби, 1928.

Садржај

Први део
Други део
Трећи део
Четврти део

Закон о Међународној конвенцији којом се
регулише пловидба ваздухом, 1928.

Садржај

Глава прва. Општи принципи
Глава друга. Држављанство ваздухоплова
Глава трећа. Уверење о пловидбености и сведоцбе о
способности
Глава четврта. Дозвољавање пловидбе ваздухом преко
страних територија
Глава пета. Правила којих се треба држати при поласку,
за време пута и спуштању
Глава шеста. Забрањени транспорти
Глава седма. Државни ваздухоплови
Глава осма. Међународна комисија за ваздухопловство
Глава девета. Завршне одредбе

Прилог А. Знаци које морају носити ваздухоплови

Прилог В. Уверење о пловидбености

Прилог С. Књиге ваздухоплова

Прилог D. Правилник о светлостима и сигналама. Зборник прописа за саобраћај ваздухом

Прилог Е. Минимални услови постављени за добијање диплома пилота или навигатора

Прилог F. Међународне карте и ваздухопловне белеге

Прилог G. Прикупљање и разашилање метеоролошких обавештења

Прилог H. Царине

Протокол о измени у чл. 5. Конвенције

Протокол о измени у чл. 34. Конвенције

341.226

З А К О Н

О

ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ

Дато у нови инвентар бр. 1903
Јануара 1942 год.
Београд.

103. Св.

ЗБИРКА ЗАКОНА
протумачених и објашњених судском
и административном праксом
Издаје ГОЈКО НИКЕТИЋ

Св. 103.

ЗАКОН

О ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ

СА ЗАКОНОМ О МЕЂУНАРОДНОЈ КОНВЕНЦИЈИ
КОЈОМ СЕ РЕГУЛИШЕ ПЛОВИДБА ВАЗДУХОМ.

БИБЛИОТЕКА
Министарства Правде
Бр. 4222



БЕОГРАД

ИЗДАВАЧКА КЊИЖАРНИЦА ГЕЦЕ КОНА

1. КНЕЗ МИХАИЛОВА УЛИЦА 1.

1928



Др. 36312

САДРЖАЈ

Закон о ваздушној пловидби

Први део.

Глава прва. О ваздухопловима.

	Страна
Опште одредбе (чл. 1. и 2.)	1
Иматрикулисање (чл. 2.—12.)	2
Право својине, хипотека, попис, продаја и за- државање ваздухоплова (чл. 13.—17.)	6
Уверење о ваздушној пловидбености, сведоче способности особља за управљање и рад на ваздухо- пловима у ваздушном саобраћају, дозвола за службу летења у ваздушном саобраћају (чл. 18.—20.)	8
Апарати бежичне телеграфије и телефоније (чл. 21.)	10
Глава друга. Ваздухопловна пристаништа (чл. 22.—42.)	11

Други део.

Глава прва. Ваздушни саобраћај (чл. 43.—62.)	19
Глава друга. Забране (чл. 63.—65.)	25
Глава трећа. Пренос робе (чл. 66.—72.)	27
Глава четврта. Пренос путника (чл. 73.—75.)	30
Глава пета. Однос иа међу укрцаних особа (чл. 76.—79.)	31
Глава шеста. Полицијске одредбе (чл. 80.—83.)	32

Трећи део.

Глава прва. Правни однос између сопственика, закупца и летећег особља (посаде). (чл. 84.—87.)	33
Глава друга. Штете и одговорности (чл. 88—91.)	34

Четврти део.

<i>Казне</i> (чл. 92.—112.)	36
<i>Завршне одредбе</i> (чл. 113.—115.)	43
<i>Прелазно наређење</i> (чл. 116.—117.)	43

**Закон о Конвенцији којом се регулише пловидба
ваздухом.**

<i>Глава прва. општи принципи</i>	46
<i>Глава друга. Држављанство ваздухоплова</i>	
<i>Глава трећа. Уверење о пловидбености и сведоштво о способости</i>	47
<i>Глава четврта. Дозвољавање пловидбе ваздухом преко страних територија</i>	48
<i>Глава пета. Правила којих се треба држати при поласку, за време пута и стицања</i>	49
<i>Глава шеста. Забрањени трансјорти</i>	51
<i>Глава седма. Државни ваздухоплови</i>	52
<i>Глава осма. Међународна комисија за ваздухопловство</i>	53
<i>Глава девета. Завршне одредбе</i>	54
<i>Прилог А. Знаци које морају носити ваздухоплови.</i>	57
I Одељак. Опште одредбе	62
II Одељак. Распоред знакова на апарату	63
III Одељак. Допунско место за знаке држављанства	64

Страна

IV Одељак. Размера знакова држављанства и знакова уписа	65
V Одељак. Размера, врста слова и т. д.	65
VI. Одељак. Размак између знака уписа и знакова држављанства	66
VII Одељак. Одржавање	66
VIII Одељак. Таблица знакова	66
<i>Прилог В. Уверење о пловидбености</i>	68
<i>Прилог С. Књиге ваздухоплова.</i>	
I Одељак. Путни записник	69
II Одељак. Књижица апарата	69
III Одељак. Књижица мотора	70
IV Одељак. Записник знакова	70
V Одељак. Вођење књига ваздухоплова	71
<i>Прилог Д. Правилник о светлостима и сигнаlima. Зборник прописана за саобраћај ваздухом.</i>	
Дефиниције	72
I Одељак. Правилник о светлостима	72
II Одељак. Правилник о сигнаlima	78
III Одељак. Зборник прописа о саобраћају ваздухом	80
IV Одељак. Баласт	83
V Правила за ваздушно кретање изнад и у близини аеродрома	83
VI. Опште напомене	87

*Прилог Е. Миномални услови поштав-
љени за добијање диплома пилота или
навигатора.*

I Одељак. Дипломе пилота аероплана и хидро- плана	88
II Диплома пилота слободног балона	91
III Диплома пилота ваздушних бродова	92
IV Диплома навигатора	95
V Лекарско уверење	96

*Прилог F. Међународне карте и ваз-
духопловне белеге.*

I Одељак. Карте	99
II Општи систем ваздухопловних белега	104

*Прилог G. Прикуљање и разашивање
метеоролошких обавештења.*

Додатак I. Редовни извештаји	108
Додатак II. Нарочити извештаји	110
Додатак III. Предвиђања	110
Додатак IV. Обрасци за извештај и кодекси за њихово састављање	111

Прилог H. Царине.

Опште одредбе	130
Прописи који се имају применити на апарате и робу	132
Транзит ваздухом	133
Разне одредбе	134
Обрасци	135

Протокол о измени у чл. 5. Конвенције 138

Протокол о измени у чл. 34. Конвенције 140

ЗАКОН**о ваздушној пловидби***од 22. фебруара, 1928. год.***ПРВИ ДЕО.****ГЛАВА I. О ваздухопловима.***Опште одредбе.***Чл. 1. — Ваздухоплови су:**

- а) аероплани, хидроплани, хеликоптери и
т. д.;
б) балони слободни и везани, змајеви, и
в) ваздушне лађе (дирижабли).

Чл. 2. — Сви ваздухоплови деле се на државне, самоуправне и приватне.**Као државни ваздухоплови сматрају се:**

- а) Војни ваздухоплови, а то су ваздухоплови којима командују војна лица по службеној дужности;
б) Ваздухоплови у служби државе и то: за поштанску, царинску, санитарску, полицијску и другу какву службу;
в) Ваздухоплови, који су као сопственост државе поверени на чување и руковање појединцима или приватним установама;

г) Ваздухоплови, који нису државна својина, али се налазе у дејству под државном — војном или грађанском — управом, а тако исто и они, који врше службу за рачун државе и оглашени су од стране надлежних државних органа за државне, за време док ту службу врше;

д) Ваздухоплови приватних предузећа, који врше државну поштанску службу, само за време док врше ту службу.

Као самоуправни ваздухоплови сматрају се:

Ваздухоплови у својини или у употреби самоуправних тела, као и они који су својина самоуправних тела, а поверени су на чување или употребу појединцима или приватним установама.

Сви остали ваздухоплови сматрају се као приватни.

У међународном погледу, а према Закону од 6. децембра 1926. год. о конвенцији, којим се регулише пловидба ваздухом и о амандману чл. 5. и 34. исте Конвенције, сматраће се у међународним питањима као приватни и сви самоуправни и државни ваздухоплови, осим вијних, царинарских и полицијских.

Иматрикулисање.

Чл. 3. — Сваки невојни ваздухоплов мора бити уписан (иматрикулисан) у регистар иматрикулације, који води Ваздухопловна Дирекција Министарства Саобраћаја. Сваком уписаном ваздухоплову издаје се нарочито Уверење о упису (иматрикулацији).

Начин вођења регистра иматрикулације и издавања уверења о упису прописале се у Правилнику за ваздушни саобраћај (чл. 115.).

Чл. 4. — У регистар иматрикулације уписује се:

1) Име и место пребивања (домицил) сопственика ваздухоплова;

2) Категорија ваздухоплова и његово домицилно пристаниште;

3) Име или број ваздухоплова.

Упис у регистар има за ваздухоплов важност службене потврде његових знакова (чл. 7.).

Регистар иматрикулације је јавна књига и сваки може добити службено потврђен извод из истог уз полагање прописне таксе. Тај извод важи као јавна исправа у смислу Законика о грађанском судском поступку.

Чл. 5. — Не морају се уписати у регистар иматрикулације ваздухоплови, који се налазе и остају још у својини конструктора. Они са истима могу вршити пробна летења на даљини од 10 км. од полазног ваздухопловног пристаништа.

О дану првог пробног лета мора бити извештена Ваздухопловна Дирекција на 48 часова раније препорученим писмом, а у року од три месеца, рачунајући од тога дана, мора бити извршен упис дотичног апарата, ако је исти оспособљен за употребу.

Чл. 6. — Могу бити уписани у регистар иматрикулације Ваздухопловне Дирекције и тиме добити држављанство Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца само они ваздухоплови, који одговарају у потпуности условима предвиђеним Међународном Конвенцијом за Ваз-

душну Пловидбу са доцнијим допунама и изменама, а под условима да припадају искључиво:

- а) Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца;
- б) самоуправним телима Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца;
- в) држављанима Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца; или
- г) акционарским или трговачким друштвима или удружењима, која имају своје главно седиште (центру) у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца, и председник и најмање 2/3 чланова њиховог Управног и Надзорног Одбора су држављани Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца.

Чл. 7. — Сваки ваздухоплов, уписан у регистар иматрикулације Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, мора носити видне знаке држављанства, прописане Међународном Конвенцијом за Ваздушну Пловидбу.

Приликом уписа у регистар, сваки ваздухоплов добија као своје обележје једно име или број, као и категорију којој припада, а које мора носити поред знакова држављанства.

Чл. 8. — Ваздухоплов, који је већ уписан код које стране државе, може се уписати у регистар иматрикулације Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца само, пошто се поднесе службена потврда о испису истог из страног регистра.

За ваздухоплове, који су набављени на страни и као такви прелазе ваздухом од места

где су набављени у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца, дипломатски представници Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца у дотичној страни држави могу издавати привремена уверења о држављанству, која важе за улазак у нашу земљу и која се одмах морају заменити у смислу чл. 3. овог Закона.

Чл. 9. — Ваздухоплов уписан у регистар иматрикулације Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, губи држављанство, ако се услови предвиђени чл. 6. више не испуњавају или ако га његов сопственик упише у којој страни држави. О овој промени дужан је сопственик без одлагања извести Ваздухопловну Дирекцију. Губитак држављанства уписаће се у регистар иматрикулације.

Чл. 10. — У случају промене сопственика, упис ваздухоплова остаје у важности, ако су испуњени услови, предвиђени чл. 6. и ако је о овој промени извештена Ваздухопловна Дирекција у року од месец дана од дана извршења промене од стране дотадашњег сопственика, односно од стране његовог пуномоћника или наследника. У овом случају издаће се ново уверење о упису у замену за старо, без наплате нових такса.

У случају промене сопственика, ако услови предвиђени чл. 6., нису испуњени, упис ваздухоплова престаје одмах да важи (чл. 9.). Извештај о овој промени мора бити поднет Ваздухопловној Дирекцији препорученим писмом, најдаље у року од месец дана, од стране до-

тадашњег сопственика, односно од његовог пуномоћника или наследника, што ће се убележити у регистар иматрикулације. Уз овај извештај мора се вратити уверење о упису.

Чл. 11. — У случају кад ваздухоплов постане трајно неупотребљив за даљу службу, мора бити о томе у року од 14 дана препорученим писмом извештена Ваздухопловна Дирекција, ради брисања из регистра иматрикулације. Уз извештај о томе мора се вратити уверење о упису.

Чл. 12. — Кад сопственик изгуби уверење о упису може се, за издавања новог уверења тражити јемство, које ће се прописати Правилником (чл. 115.).

Права својине, хипотека, попис, продаја и задржавање ваздухоплова.

Чл. 13. — Ваздухоплов се сматра као покретност, у колико овим Законом није другачије одређено.

За сопственика ваздухоплова сматра се онај, који је уписан као сопственик у регистар иматрикулације. Ближе одредбе о томе прописане се у Правилнику (чл. 115.). Промена власништва, која наступа смрћу сопственика или судским решењем о промени својине, мора се уписати у регистар иматрикулације. О тој промени нови сопственик дужан је без одлагања извести Ваздухопловну Дирекцију, у ком случају издаће му се ново уверење о упису без наплате нових такса (чл. 10. став 1.).

Чл. 14. — Ваздухоплов може бити предмет добровољне и егzekутивне хипотеке (интабулације) и свих осигурања на основу хипотекарног права домицилног пристаништа ваздухоплова, што се све има уписати у регистар иматрикулације.

Ближе одредбе за стављање хипотеке, вођење интабулационог протокола и остали поступак односно тога, прописане се у Правилнику (чл. 115.).

Чл. 15. — За стављање прибелешке, за попис и јавну продају ваздухоплова вреде прописи законодавства домицилног пристаништа ваздухоплова. Ближе одредбе прописане се у Правилнику (чл. 115.).

Надлежна државна власт дужна је доставити Ваздухопловној Дирекцији препис протокола о попису, односно сва решења која се тичу власништва, хипотеке или уживања ваздухоплова, ради уношења података и промена у регистар иматрикулације.

Чл. 16. — Надлежне државне власти имају право, да задрже сваки домаћи или страни ваздухоплов, који не испуњава одредбе овог Закона.

Власт која задржава ваздухоплов, дужна је најкасније у року од 24 часа од момента задржања издати вођи ваздухоплова образложено писмено решење.

Чл. 17. — У случају задржавања домаћег или страног ваздухоплова од стране државних

органа, на основу чл. 16. овог Закона или на тражење повериоца на основу судске одлуке или, ако месна полицијска или општинска власт то за потребно нађе, због штете учињене приликом пада или слетања, ваздухоплов ће бити пуштен да продужи лет, ако сопственик ваздухоплова или његов пуномоћник да јемство за суму, коју одреди надлежна полицијска власт, а која не сме прећи величину учињене штете. Јемство се има депоновати код општинске или државне власти, где остаје док се спор не расправи.

Ваздухоплови побројани у чл. 2. под а), б), г) и д), могу бити задржани само за најкраће време, колико је потребно за извршење увиђаја и састављања записника. Они нису дужни давати јемства.

Уверење о ваздушној пловидбености, сведоцбе способности особља за управљање и рад ваздухопловима у ваздушном саобраћају, дозвола за службу летења у ваздушном саобраћају.

Чл. 18. — Сваки уписани ваздухоплов мора имати уверење о ваздушној пловидбености (Certificat de navigabilité), издато од Ваздухопловне Дирекције, којим се потврђује да је дотични ваздухоплов способан да врши службу летења и да испуњује потребне услове безбедности.

Да би ваздухоплов добио уверење о ваздушној пловидбености, мора поднети Ваздухопловној Дирекцији на увиђај и контролу:

нацрте о конструкцији;

уверење о тачној изради, и

уверење о квалитету употребљеног материјала.

За ваздухоплове, који се израђују у земљи, мора се Ваздухопловној Дирекцији поднети извештај о почетку израде. Ваздухопловна Дирекција има право и дужност да у току израде ваздухоплова врши контролу над израдом и квалитетом употребљеног материјала, а у споразуму са Министарством Војске и Морнарице.

Ваздухоплови се периодично прегледају од стране нарочитих органа Ваздухопловне Дирекције, ради испитивања способности за службу летења и испуњавања услова безбедности. У коме ће се року ови прегледи вршити, одредиће се Правилником (чл. 115.).

Уверење о ваздушној пловидбености одузима се, чим ваздухоплов није више способан за службу летења или више не испуњава услове безбедности.

Чл. 19. — Ваздухопловно особље мора имати нарочиту Сведоцбу (диплому) способности (Brevet de pilote, d'officier navigateur) за управљање и рад на ваздухопловима у ваздушном саобраћају, а коју може добити по испуњењу прописаних услова за дотична звања, предвиђених у Међународној Конвенцији за ваздушну пловидбу.

Осим тога, да би могао вршити службу летења у ваздушном саобраћају, сваки ваздухопловац мора имати Дозволу за службу летења у ваздушном саобраћају (Licence speciale pour le service de navigation), издату од Ваздухопловне Дирекције. Услови за добијање дозволе прописане се Правилником (чл. 115.).

Дозвола се одузима, чим дотични ваздухопловац више не одговара прописаним условима.

Ко нема дозволу за службу летења у ваздушном саобраћају, може вршити само летове над ваздухопловним пристаништима у циљу вежбања.

Ваздухопловно особље мора бити прегледано и испитано у погледу здравственог стања и познавања најновијих средстава ваздушне пловидбе сваких шест месеци, а по потреби и у крајем року. Ближе одредбе о том прописује се Правилником (чл. 115.).

Чл. 20. — За отварање ваздухопловних школа потребно је одобрење Ваздухопловне Дирекције.

Ближе одредбе прописује Правилник (чл. 115.).

Апарати бежичне телеграфије и шелефоније.

Чл. 21. — Ваздухоплови могу бити снабдени бежично-телеграфско-телефонским апаратима, само под условима и по прописима, који су предвиђени Међународном Конвенцијом за ваздушну пловидбу и изменама и допунама исте, које буду накнадно донесене и од Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца усвојене.

Сопственици ваздухоплова, којима је право ношења оваквих апарата признато, морају се пријавити Министарству Пошта и Телеграфа ради добијања тог одобрења.

Остали ваздухоплови не смеју без нарочитог одобрења носити радио-телеграфске ни

радио-телефонске апарате. Али и на овим ваздухопловима, Министар Саобраћаја у сагласности са Министром Војске и Морнарице и Министром Пошта и Телеграфа може наредити, да се, приликом њиховог уписа, а пре њиховог пуштања у саобраћај, поставе радио-телеграфски или радио-телефонски апарати, типова које Ваздухопловна Дирекција одреди. О овом наређењу Министар Саобраћаја извештава Министарство Пошта и Телеграфа ради издавања одобрења за њихово ношење.

Ово наређење Министар Саобраћаја може издати и доцније, кад то за потребно нађе.

ГЛАВА II. Ваздухопловна пристаништа.

Чл. 22. — Ваздухопловним пристаништем сматра се свако место на земљи и води, које је нарочито удешено за полазак и долазак ваздухоплова и које је одређено да служи у јавном интересу за ваздушни саобраћај.

Ваздухопловна су пристаништа :

— Аеродроми, т. ј. нарочито удешена земљишта за узлетање и слетање аероплана;

— Ваздухопловне луке, т. ј. нарочито удешена земљишта за подизање и пристајање ваздушних лађа (дирижблa);

— Хидро-базе, т. ј. места на води, намењена за узлетање и слетање хидроплана са уређењима на суву за смештај истих.

Као саставни део дотичног ваздухопловног пристаништа сматра се и ваздушни простор изнад истог.

Чл. 23. — Ваздухопловна пристаништа могу бити:

а) Државна, намењена искључиво за употребу ваздухоплова у државној служби.

б) Јавна, установљена од државе, самоуправних тела, домаћих друштава и удружења или појединаца, а која су намењена јавном ваздушном саобраћају.

в) Специјална, организована од кога друштва, удружења или појединаца за сопствене ваздухоплове, у циљу службе преноса путника и робе, за потребе ваздухопловних школа, спортских скупова и т. д.;

г) Приватна, уређена од домаћих друштава, удружења или појединаца — држављана Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, за њихову личну употребу.

Чл. 24. — Државна ваздухопловна пристаништа могу бити:

— Војна, која припадају саставу војске или морнарице, и

— Поштанска, намењена искључиво за поштански саобраћај.

Државна ваздухопловна пристаништа уређује и експлоатише држава.

Као државна ваздухопловна пристаништа сматрају се и сва јавна самоуправна или приватна, која су издата држави у експлоатацију или преузета од стране државних органа ради службене потребе или у општем јавном интересу.

Чл. 25. — Царинска ваздухопловна пристаништа могу бити сва ваздухопловна при-

таништа, која одреди Министар Финансија у споразуму са Министром Војске и Морнарице и Министром Саобраћаја.

Царинска ваздухопловна пристаништа намењена су прегледу путника, пртљага и робе, који одлазе из Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца у иностранство или долазе из иностранства у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца.

На сваком царинском ваздухопловном пристаништу дужан је сопственик истога да бесплатно уступи држави на употребу потребне локале за вршење царинске службе. Ови локали морају одговарати условима, који ће бити прописани Правилником (чл. 115.).

Чл. 26. — Експлоатацију јавних ваздухопловних пристаништа (чл. 23. под б.) врше сопственици истих.

Ова ваздухопловна пристаништа не могу се установити ни експлоатисати без одобрења Ваздухопловне Дирекције. Ова Дирекција врши надзор над одржавањем и експлоатацијом пристаништа.

Јавна Ваздухопловна пристаништа морају одговарати прописима о јавним грађевинама, прописаним условима безбедности ваздушног саобраћаја, и бити израђена по диспозицији коју је одобрила Ваздухопловна Дирекција.

Чл. 27. — Специјална ваздухопловна пристаништа (чл. 23. под в.) не могу се подићи и експлоатисати без специјалног одобрења Ваздухопловне Дирекције. Ова Дирекција врши надзор

над одржавањем и експлоатацијом пристаништа Трошкове око вршења овог надзора сноси сопственик пристаништа.

Специјална ваздухопловна пристаништа морају одговарати прописима о јавним грађевинама, прописаним условима безбедности и бити израђена по диспозицији одобреној од Ваздухопловне Дирекције.

Чл. 28. — За приватна ваздухопловна пристаништа (чл. 23 под г) важе прописи претходног члана.

Као приватна ваздухопловна пристаништа не сматрају се приватна земљишта, употребљена искључиво за пробе, које би поједини конструктори вршили са својим моделима, а на којима нема уређаја за смештај ваздухоплова.

Чл. 29. — Кад неко ваздухопловно пристаниште не одговара прописаним условима безбедности саобраћаја или се не експлоатише по овом Закону и одредбама прописаним у Правилнику (чл. 115.), Ваздухопловна Дирекција одузеће издато одобрење.

Чл. 30. — Кад се експлоатисање јавних или специјалних ваздухопловних пристаништа води као радња (пословно предузеће), онда таква радња има бити заснована и отворена по односним важећим општим законским прописима о отварању и вођењу радња (обрта). Ово исто важи и за престанак тих радња.

Чл. 31. — Осветљавање ваздухопловних пристаништа има се сматрати, у погледу плаћања државне трошарине на осветљење, јавном расветом.

Чл. 32. — За подизање јавног, специјалног или приватног пристаништа у реону до 25 км. од границе потребна су одобрења Министра Финансија и Министра Војске и Морнарице.

Чл. 33. — Откуп земљишта за подизање државних ваздухопловних пристаништа (чл. 23. под а) и јавних које подижу држава или самоуправна тела (чл. 23. под б), као и за подизање објеката намењених јавном ваздушном саобраћају, може се вршити и путем експропријације, а према постојећим законским прописима места где се откуп врши.

Чл. 34. — По одредби Ваздухопловне Дирекције дужан је сопственик или његов пуномоћник дозволити постављање знакова за оријентацију ваздухоплова, у колико се тиме битно не ограничава дотадања употреба предмета, оптерећених овом службеношћу.

Сопственику или његовом пуномоћнику мора се доставити писмена одлука Ваздухопловне Дирекције о постављању знакова за оријентацију, на коју има право жалбе у року од 14 дана Министру Саобраћаја, с тим да жалба има одгодну моћ.

Ако битно ограничење употребе предмета наступи доцније, имају се дотични знаци, на захтев сопственика или његовог пуномоћника, одстранити.

Поступак за постављање знакова за оријентацију ваздухоплова прописане се Правилником (чл. 115.).

Чл. 35. — Око ваздухопловних пристаништа, а на одстојању до 1000 метара, не смеју се подизати: шуме, хмељишта, високе грађевине, фабрични димњаци, антене безжичне телеграфије и телефоније, стубови за преношење електричне енергије, телеграфско-телефонске линије, као ни друге високе инсталације односно високи грађевински објекти без претходног одобрења Ваздухопловне Дирекције.

У случају да такви објекти већ постоје, а опасни су по безбедност јавног ваздушног саобраћаја или дотичног ваздухопловног пристаништа, ти ће се објекти порушити по одлуци Министра Саобраћаја, уз одговарајућу накнаду по погодби или по процени, утврђеној од надлежног суда на основу Закона о експропријацији.

Но ако овакви објекти буду подигнути без одобрења или противно забрани подизања, издатој од Министра Саобраћаја, о њиховом отклањању одлучиће овај Министар и тада се неће давати никаква накнада сопственицима.

Чл. 36. — Ваздухопловна пристаништа, намењена јавном саобраћају, морају се налазити у стању потпуне исправности у свако доба дана и ноћи.

Простор за полетање и слетање мора бити ограђен или обележен видљивим знацима уз напомену казне из чл. 102.

На ваздухопловним пристаништима, намењеним јавном саобраћају, морају се налазити сви потребни уређаји и особље за указивање хитне помоћи на случај удеса, за хитну оправку и снабдевање ваздухоплова, потребне справе за верифицирање и корекцију инструмената за летење и потребна средства и комуникације за брзе везе ваздухопловног пристаништа са најближим насељеним местом. Ближе одредбе прописане се Правилником (чл. 115.).

Лица, смештена у просторијама на јавном ваздухопловном пристаништу, обавезна су придржавати се свих прописа безбедности, који уређују службу на дотичном пристаништу.

Чл. 37. — Спуштање на државна ваздухопловна пристаништа (чл. 23. пода.) забрањеноје ваздухопловима, који нису у државној служби, а немају нарочито овлашћење, изузев случајева више силе.

Чл. 38. — На специјална и приватна ваздухопловна пристаништа ваздухоплови се могу спуштати само по одобрењу сопственика пристаништа, и у случају више силе. Но државни ваздухоплови могу се спуштати и без тога одобрења на ова пристаништа, ако то службена потреба захтева.

Ваздухопловна пристаништа, намењена јавном ваздушном саобраћају (чл. 23. под б), могу употребљавати сви домаћи ваздухоплови, а и страни који имају дозволу за долазак у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца.



Чл. 39. — Тарифе за спуштање и бављење приватних ваздухоплова на јавним ваздухопловним пристаништима одређује или одобрава Ваздухопловна Дирекција. Тарифе морају бити видљиво изложене на ваздухопловном пристаништу.

Ове тарифе су једнаке за домаће и стране ваздухоплове.

Чл. 40. — На сваком ваздухопловном пристаништу имају се водити два регистра са странама, бројевима обележним, а које је потврдила Ваздухопловна Дирекција. У један регистар ће се уписивати ваздухоплови који полазе са дотичног пристаништа, а у други ваздухоплови који на исто долазе.

У регистар уписиваће се по реду, без остављања празнина и без брисања:

- а) Час поласка односно доласка сваког ваздухоплова;
- б) Држављанство ваздухоплова, његови знаци иматрикулације и ваздухопловне исправе посаде;
- в) Место куда иде, односно одакле долази;
- г) Имена путника на ваздухоплову;
- д) Пријаве (конесмани), декларације и товарне листе робе на ваздухоплову, изузимајући путнички пртљак и пошту.

Чл. 41. — При поласку и доласку ваздухоплова, овлашћени органи власти имају право и дужност да прегледају ваздухоплов и исправе ваздухоплова, којима овај мора бити снабдевен.

Чл. 42. — Начин експлоатације ваздухопловних пристаништа, начин вршења службе на њима, услови безбедности јавног саобраћаја, начин вођења надзора над ваздухопловним пристаништима, као и услови које сопственици ових пристаништа могу поставити ваздухопловима, који се њима служе, прописане се у Правилнику (чл. 115.).

ДРУГИ ДЕО.

ГЛАВА I. Ваздушни саобраћај.

Чл. 43. — Ваздухоплови држављанства Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца могу се слободно кретати над територијом Краљевине и њеним територијалним водама само ако испуњавају одредбе овога Закона. Међународне Конвенције за ваздушну пловидбу, Правилника за ваздушни саобраћај над територијом наше Краљевине и Правилника за Међународни Ваздушни Саобраћај.

Чл. 44. — Страни ваздухоплови могу се кретати над територијом Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и њеним територијалним водама само, ако им је ово право признато Конвенцијама, или ако добију зато нарочито одобрење. Ово се одобрење даје само за одређено време и пријављени лет.

Чл. 45. — Ваздушни саобраћај између Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и иностранства слободан је у границама одредаба, које прописује Међународна Конвенција за ваздушну пловидбу, овај Закон и Правилник за Међународни Ваздушни Саобраћај.

Чл. 46. — Право летења ваздухопловом преко приватних имања има се вршити тако, да се тиме не сметају сопственици у њиховом праву својине или поседа.

Чл. 47. — Јавни летови пред публиком могу се изводити само по одобрењу надлежне полицијске власти.

Чл. 48. — За успостављање и експлоатацију службе редовног ваздушног саобраћаја, изузев поштанског саобраћаја у државној регији, који одређује Министар Пошта и Телеграфа, потребно је једино одобрење Ваздухопловне Дирекције, по саслушању мишљења Министарства Трговине и Индустрије. Остали прописи Трговачког Законика и прописи Закона о Радњама, као и други прописи о томе, остају у важности.

Чл. 49. — Редовни унутрашњи ваздушни саобраћај у земљи за пренос путника и робе могу вршити искључиво ваздухоплови држављанства Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, осим нарочитих изузетака, учињених за одређено време, а по одлуци Министарског Савета.

За овај саобраћај могу се употребљавати само типови ваздухоплова, које буде одобрила Ваздухопловна Дирекција.

Чл. 50. — Редовни јавни ваздушни саобраћај између Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и иностранства за пренос путника, робе и поште одобрава Министарски Савет,

путем закључења уговора са домаћим и страним предузећима или путем давања нарочите концесије за извесно ограничено време, и под условима које буде прописао Министар Саобраћаја, у сарадњи са Министрима, који су за дотичне предмете надлежни.

Чл. 51. — Ваздухоплови, који путују од једне на другу тачку Краљевине, који одлазе у иностранство или из њега долазе, морају имати следеће исправе:

- 1) Уверење о иматрикулацији;
- 2) Уверење о ваздушној пловидбености;
- 3) Сведоцбе (дипломе) способности особља за управљање и рад на ваздухопловима у ваздушном саобраћају и дозволе особља за службу летења у ваздушном саобраћају (чл. 19.);
- 4) Списак путника на ваздухоплову;
- 5) Пријаве (конесмане), декларације и товарне листе робе на ваздухоплову, изузимајући путнички пртљаг и пошту;
- 6) Путну књигу ваздухоплова, о којој ће се ближе одредбе прописати у Правилнику (чл. 115.); и
- 7) Одобрење Министарства Пошта и Телеграфа за право ношења апарата бежичног телеграфа или телефона за домаће ваздухоплове, а надлежно одобрење државе чије знаке држављанства носи, за стране ваздухоплове, као и одобрење за право руковања апаратима бежичне телеграфије или телефоније на ваздухопловима, ако је ваздухоплов снабдевен таквим апаратом.

Чл. 52. — Ваздухоплов, који полази са ваздухопловног пристаништа, или се спушта на ваздухопловно пристаниште, мора дати све податке потребне за вођење пристанишних регистра (чл. 40.).

Чл. 53. — Сваки ваздухоплов, пре поласка са ваздухопловног пристаништа, мора бити брижљиво припремљен за лет од стране одговорних механичара, о чему се морају уверити вођа и пилот ваздухоплова. О овоме се издаје уверење у дупликату са потписима одговорних механичара, вође и пилота ваздухоплова, од којих се један примерак прилаже одговарајућем регистру уз путну књигу ваздухоплова.

Чл. 54. — Ваздухоплови, који долазе у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца или одлазе у иностранство, морају прећи границу само на одређеним местима.

Чл. 55. — Ваздухоплов, који полази за иностранство или из иностранства долази, мора поћи са једног царинског ваздухопловног пристаништа, односно слетети на једно царинско ваздухопловно пристаниште и држати се само одређеног ваздушног правца.

Ови ваздухоплови, изузев више силе не смеју слетати између државне границе и царинског ваздухопловног пристаништа пре односно после царинења.

Полетање односно слетање ваздухоплова ван царинских пристаништа може бити само

по одобрењу Министра Војске и Морнарице и Министра Финансија, изузев случаја више силе.

Чл. 56. — Када ваздухоплов (чл. 55.) због више силе, буде принуђен да се спусти ван царинског ваздухопловног пристаништа, лице, одговорно за вођење ваздухоплова, дужно је да о томе одмах извести најближу царинску или пореску, односно финансијску, а у недостатку истих полицијску или месну општинску власт. Вођа ваздухоплова несме допустити да се посада и путници удаљавају, да се врши премештање ваздухоплова, у колико није неопходно потребно за спас ваздухоплова, да се износе из ваздухоплова или уносе на ваздухоплов, сакрију или уништавају пакети или ма које друге ствари.

Поступак за царинење, за случај спуштања ваздухоплова ван царинских пристаништа, прописује Министар Финансија.

Са поштом се поступа по поштанско-царинским прописима.

У случају слетања на приватно имање због више силе, а пошто ваздухоплов буде прегледан од надлежних власти, сопственик имања не сме спречити одлазак или одношење ваздухоплова (чл. 17.).

Чл. 57. — Министар Финансија издаће нарочити Правилник о поступку са путницима и њиховим пртљагом, као и робом који прелазе границу ваздухопловом.

Чл. 58. — Ваздухоплови, који имају одобрење за прелет преко територије Краљевине

Срба, Хрвата и Словенаца без слетања, неће се подвргавати никаквим царинским формалностима. Они су само дужни да се крећу прописаним путем и да тако лете, да се при прелету преко за то одређених тачака њихови знаци могу распознасти.

У случају принудног слетања, поступак са њима исти је као што је прописано чл. 56.

Чл. 59. — Приходи од ваздушне пловидбе приватних ваздухопловних предузећа подлеже плаћању непосредног пореза, као и приходи осталих саобраћајних предузећа, саобразно постојећим пореским законима.

Домаћа ваздухопловна предузећа, у интересу унапређења ваздушне пловидбе, ослобођавају се ове порезе за време од 25 година од дана, када почиње њихова пореска обавеза.

Страна друштва морају подносити годишње билансе пореској власти у Београду ради изналажења основице за порезивање и одмеравање пореза. Од постигнутог чистог прихода узима се за основицу порезивања сразмеран део прихода, који одговара броју превезених особа, тежини пренете робе и броју ваздушних километара, прелетених преко Краљевине Срба Хрвата и Словенаца.

Чл. 60. — Домаћа ваздухопловна предузећа, у интересу унапређења ваздушне пловидбе ослобођавају се државне трошарине на погонски материјал за употребу ваздухоплова у ваздушној пловидби.

Министар Финансија издаће потребне одредбе о томе и прописати начин контроле о употреби тога материјала.

Чл. 61. — За ваздухоплове, који се само привремено баве на територији Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, као и за домаће ваздухоплове, који се по извршеном путовању у иностранство враћају натраг у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца, Министар Финансија издаће одредбе у погледу ослобођења од царине.

Тако исто могу бити ослобођени од царине справе, инструменти и резервни материјал, који су у употреби за службу ваздушног саобраћаја или се чувају на слагалиштима ваздухопловних пристаништа, а намењени су безбедности ваздушног саобраћаја (чл. 36.).

Чл. 62. — Ваздухоплов мора прелетати насељена места и ваздухопловна пристаништа на таквој висини да у случају квара може слетети ван насељених места. Те су висине: за већа насељена места 1000—1500 метара, а за мања места 500 метара.

ГЛАВА II. Забране.

Чл. 63. — Забрањује се:

а) Акробатско вежбање на висини испод 500 метара.

Одступање од ове забране може се дозволити само за вежбања и летове изнад места, где се врше спортске утакмице, само по писменој дозволи надлежних власти (чл. 47.);

б) Акробатско вежбање изнад насељених, места над делом ваздухопловног пристаништа, које је отворено присуству публике;

в) Лет који је опасан по јавну безбедност услед мале висине или блискости лица или станова;

г) Скакање са падобраном и бацање ма каквих предмета са ваздухоплова у току лета, без предходног нарочитог одобрења надлежних власти, изузев бацања товара од ситног песка или воде у циљу олакшања ваздухоплова, односно бацање робе у интересу спаса ваздухоплова.

Чл. 64. — Ваздухопловима је забрањен:

— пренос оружја, муниције, експлозива сваке врсте, отровних гасова, киселина, лако запаљивих предмета и забрањених списа.

Осим тога, без нарочитог одобрења од стране надлежног Министра, издатог у споразуму са Министром Војске и Морнарице, забрањен је:

— пренос поште као и пренос или пуштање голубова писмоноша;

— пренос или употреба фотографских справа ма какве врсте, осим оних који се преносе у запечаћеним поштанским пакетима, предатим пошти на отправљање;

— пренос или употреба апарата за бегичну телеграфију и телефонију и справа за давање сигнала, у колико није друкчије прописано овим Законом.

Тако исто при доласку из иностранства забрањено је:

— уношење у земљу монополисаних предмета.

Чл. 65. — Пролетање извесних зона или делова територије Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца може бити нарочитом наредбом забрањено привремено или за свагда, било из војних разлога, било ради опште безбедности, а може се место забране одредити висина.

Место и простор забрањених зона из војних разлога одредиће Министар Војске и Морнарице, а ради опште безбедности Министар Унутрашњих Дела.

Ваздухоплов, који надлети изнад забрањене зоне односно дела територије Краљевине, има одмах чим ово примети, да да правилан сигнал, предвиђен за овакве случајеве, и да слети на најближе ваздухопловно пристаниште изван забрањене зоне (дела територије Краљевине).

Када је у целој Краљевини или појединој војној области проглашено мобилно стање и забрањено прелетање њене територије, ваздухоплов, који надлети на ову територију, биће задржат одмах по своме слету.

Ако је ваздухоплов примећен за време лета над забрањеном зоном или територијом, он мора после првог видног сигналног гађања управити свој лет ка најближем ваздухопловном пристаништу, успоравајући своју брзину, и спустити се на мању висину. Ако то не учини, има бити на ово принуђен.

ГЛАВА III. Пренос робе.

Чл. 66. — Уговор о преносу робе ваздушним путем утврђује се товарним листом, или признаницом, који морају садржавати напомену, да се пренос има извршити ваздушним путем.

Тарифе цене и остале таксе за пренос робе ваздушним путем ступају на снагу тек, кад их одобри Министар Саобраћаја. Од овога се изузимају поштанске поштиљке, за које важи поштанска тарифа за ваздушни пренос.

Чл. 67. — Преносилац робе саставиће декларацију са означањем природе робе, која се преноси. Један препис ове декларације држаће се на ваздухоплову и биће стављен на расположење царинским, финансијским и полицијским органима на њихово тражење.

У декларацији ће се тачно назначити рок, место и датум испоруке робе.

Преносилац робе назначиће у декларацији вредност пакета само онда, ако то поштиљалац захтева.

Чл. 68. — Преносилац робе одговоран је, ако се роба, која се преноси, изгуби, задоцни или поквари, изузев случаја више силе или мана које су роби својствене.

Ако вредност робе није назначена, не може се од преносиоца робе тражити накнада штете већа од 1000 динара по пакету.

Ако је вредност робе назначена, преносилац је дужан да плати назначену вредност, осим ако докаже да је ова вредност већа од вредности дотичне робе у месту испоруке.

Преносилац робе неће одговарати по предњим одредбама овога члана за штету, која је наступила због нарочитих прилика у ваздуху, и због учињених грешака посаде у управљању ваздухопловом, ако је то изрично уговорено.

Ако штета проистиче због квара на ваздухоплову, онда се преносилац робе, који је уговорио да у смислу претходног става не одговара за штету, може ослободити одговорности, само ако докаже да је предузео све потребне мере да ваздухоплов пре поласка буде у исправном стању за пловидбу и да је особље посаде било снабдевано правилним уверењима, сведоцима и дозволама за ваздушни саобраћај.

Али преносилац робе не може — и кад је противно уговорено — бити ослобођен одговорности због својих личних грешака као ни због грешака особља посаде, које се односе на правилан утовар, смештај, чување и издавање робе.

Чл. 69. — Када прималац изузме робу без икакве примедбе, претпоставља се да му је она била издата у добром стању и сагласно исправама о преносу. Али у случају квара робе без видних спољних знакова, прималац је дужан да најдаље у року од три дана од пријема робе о томе квару обавести преносиоца препорученим писмом и утврди овај квар у смислу постојећих закона.

По протеклу овога рока, прималац губи право да судским путем тражи накнаду своје општећене робе.

Чл. 70. — У случају када уговор о преносу имају да изврше више преносилаца један за другим, одговоран је за штету онај преносилац, за време чијег је преноса квар био учињен.

Али примаоцу одговара онај преносилац, који му је ту робу предао — у колико то није друкчије предвиђено законским прописима о отпремничким пословима.

Чл. 71. — Вођа ваздухоплова има право да нареди за време путовања да се натоварена роба избаци, ако ово захтева спас ваздухоплова.

По могућности треба прво бацити робу мање вредности.

У овим случајевима преносилац не може бити одговоран за упропашћивање робе нити пошилаоцу, нити примаоцу робе, осим случаја из последњег става чл. 68. Али одговара за учињену штету на земљи.

Међутим онај, чија је роба избачена ради спаса ваздухоплова, има право тражити да остали сопственици спасене робе сразмерно поднесу штету, која се избацивањем робе де-сила.

Чл. 72. — На пренос робе ваздухопловима, поред предњих одредаба, имају се применити све остале законске одредбе и формалности грађанског и трговачког законодавства, које се односе на пренос робе сувоземним и воденим путевима, изузев поштанске пошिल्ке, за које важе поштански прописи.

ГЛАВА IV. Пренос путника.

Чл. 73. — Уговор о преносу путника утврђује се издавањем путничке карте.

Тарифе за пренос путника одобрава Министар Саобраћаја.

Новчана одговорност преносиоца за живот и повреду тела путника износи највише 100.000 динара на једног путника.

Нарочитим уговором између преносиоца и путника може се ова сума повећати.

Пре поласка ваздухоплова мора се саставити поименични списак укрцаних путника. Један препис овог списка мора се налазити на ваздухоплову и на тражење полицијских и војних власти има се поднети њима на увиђај.

Чл. 74. — При поласку ваздухоплова за иностранство, преносилац може укрцати путнике, тек пошто провери да су сви снабдевени исправним документима за искрцавање на место, где путују и на местима задржавања ваздухоплова.

Чл. 75. — За одговорност преносиоца у погледу накнаде штете за живот и за повреду тела путника имају се сходно применити одредбе члана 68. овог Закона (став 4., 5. и 6.).

Све друге одредбе или уговори, којима се ослобођава преносилац новчане одговорности и накнаде, или се иста смањује, противно одредбама овога Закона, немају правне вредности.

У колико у овом Закону није друкчије наређено вреде за пренос путника прописи грађанског и трговачког законодавства.

ГЛАВА V. Односи између укрцаних особа.

Чл. 76. — Сваком путнику, који се укрцава у ваздухоплов, одређен за пренос путника, мора бити саопштено, које лице на дотичном ваздухоплову врши дужност одговорног вође ваздухоплова.

Чл. 77. — Вођа ваздухоплова за време лета има права дисциплинске власти над особљем и путницима ваздухоплова, у делокругу који је признат капетанима морских бродова, а према Правилнику за ваздушни саобраћај.

Чл. 78. — У погледу правних односа између страних држављана, који се налазе на ваздухоплову у саобраћају над територијом Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, не важе закони Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца.

Чл. 79. — За кривично дело извршено на страном ваздухоплову важиће закони Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца:

- а) ако је ваздухоплов, на коме је дело извршено, слетео на њену територију, или
- б) ако су кривац или повређени њени држављани, или
- в) ако је дело извршено против саме државе.

ГЛАВА VI. Полицијске одредбе.

Чл. 80. — За ваздухоплове у лету над територијом Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца важе одредбе њених полицијских, царинских и других власти.

Чл. 81. — Ваздухоплов у лету, када му се даду знаци са земље, територијалних вода или из ваздуха, од стране овлашћених органа полицијских и других власти, мора одмах да се спусти на најближе ваздухопловно пристаниште, где се има са целим својим товаром пријавити дотичној власти.

Чл. 82. — Ваздухоплови, који врше у ваздуху надзор и у опште полицијску службу, носеће нарочите знаке, које ће прописати Министар Саобраћаја у споразуму са Министром Војске и Морнарице и Министром Унутрашњих Дела.

Чл. 83. — Уверење о ваздушној пловидбености, сведоцбе (дипломе) способности особља посаде и дозволе (чл. 19.), издати или оглашени за важеће од државе, чије знаке држављанства носи ваздухоплов, важе у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца за летење изнад њене територије, ако одговарају одредбама Међународне Конвенције за ваздушну пловидбу, односно одредбама закона дотичне земље, у у колико су ови сагласни са Међународном Конвенцијом.

ТРЕЋИ ДЕО.

ГЛАВА I. Правни однос између сопственика, закупца и летећег особља (посаде).

Чл. 84. — Правни односи између сопственика одн. закупца ваздухоплова и летећег особља (посаде) морају бити регулисани писменим уговором. Ови уговори морају се пријавити Ваздухопловној Дирекцији.

Чл. 85. — Закуп ваздухоплова може бити: привремен (краткорочан) и дугорочан.

Привремени (краткорочни) закуп је за један или више летова или за време до 30 дана. Исти не мора бити пријављен Ваздухопловној Дирекцији и не уписује се у регистар иматрикулације.

Дугорочан закуп је за време преко 30 дана. Исти мора бити одобрен од Ваздухопловне Дирекције и уписан у регистар иматрикулације, према одредбама Правилника (чл. 115.).

Чл. 86. — У случају привременог (краткорочног) закупа ваздухоплова, вођа, пилот и особље посаде ваздухоплова остају и даље према сопственику под обавезама, које су раније уговорили, у колико исте нису изменили поводом дотичног закупа.

У случају дугорочног закупа, вођа, пилот и особље посаде имају право отказа дотадашњег уговора, а у року који ће се одредити Правилником (чл. 115.).

Чл. 87. — Сопственик ваздухоплова, издатог некоме у привремени (краткорочни) закуп, остаје под обавезама предвиђеним овим Законом или уговорима, према особљу ваздухоплова и солидарно је одговоран са закупцем за повреде ових обавеза.

Код дугорочног закупа, купац једино стоји под обавезама и једини је одговоран за повреде ових обавеза.

ГЛАВА II. Штете и одговорности.

Чл. 88. — Ако ваздухоплов, при лету или у кретању на земљи и територијалним водама, причини штету другом ваздухоплову, онда у погледу одговорности пилота и вршиоца предузећа (експлоатанта) за накнаду штете вреди одредбе Грађанског Закона.

Одредбе овог Закона вреди и у погледу одговорности вршиоца ваздухопловног предузећа (експлоатанта) за штете, учињене приликом кретања ваздухоплова, као и за штете учињене лицима или имањима на земљи од делова, који се од ваздухоплова одвоје. Његова одговорност може се ублажити или отпасти, ако се докаже да је и оштећени скривио штету.

Чл. 89. — У случају привременог (краткорочног) закупа, купац и сопственик солидарно су одговорни према трећем лицу у погледу причињене штете.

У случају дугорочног закупа, сопственик је одговоран само онда, ако се докаже да је и он крив.

Чл. 90. — Тужба за накнаду штете, причињена на земљи и у територијалним водама, може се поднети суду места где је штета учињена, или суду сталног места пребивања (домицила) туженога. Ако је штета причињена коме ваздухоплову у покрету, надлежан је суд, у чијем је подручју оштећени ваздухоплов морао да се спусти.

За суђење преносиоцима због новчане одговорности надлежан је, према избору оштећенога, суд сталног места пребивања (домицила) туженога, места поласка, места доласка или места где се случај десио.

Чл. 91. — У случају кад ваздухоплов нестане или кад нема вести о њему, сматра се

изгубљеним, кад протеку шест месеци од дана, када су добијене последње вести о њему.

За утврђивање смрти лица, која су се налазила на ваздухоплову, важе одредбе постојећих закона њихових домицила, но с тиме, да се за умрле могу прогласити кад протече једна година од дана последње добивене вести о ваздухоплову.

ЧЕТВРТИ ДЕО. Казне.

Чл. 92. — Казниће се новчаном казном од 1000 до 10.000 динара и затвором од 10—30 дана сопственик или закупца:

1. Који пусти или остави у саобраћају свој ваздухоплов, а није добио уверење о упису или уверење о ваздушној пловидбености.

2. Који пусти или остави у саобраћају свој ваздухоплов, без знакова идентичности, предвиђених у члану 7.

3. Који умишљено или нехатно пусти или остави у саобраћају ваздухоплов, чије уверење о ваздушној пловидбености више не важи.

4. Који ваздухоплов преда на управљање пилоту и лицима посаде, која немају прописане сведоцбе (дипломе) способности и дозволе за службу летења (чл. 19.).

Чл. 93. — Истим казнама казниће се вођа или пилот:

1. Који управља ваздухопловом без сведоцбе (дипломе) способности или дозволе за службу летења (чл. 19.).

2. Који упропасти ма коју од књига прописаних за ваздухоплов или у исту унесе нетачне податке.

3. Који умишљено или нехатно води ваздухоплов противно одредбама претходног члана (тач. 1., 2. и 3.).

4. Који без оправдања напусти поверени му ваздухоплов.

5. Који без знања и дозволе сопственика или закупца управља ваздухопловом.

6. Који крене ваздухоплов пре, но што се осведочи да је одговорни механичар извршио све потребне техничке припреме за лет.

7. Који повреди одредбе чл. 81.

Чл. 94. — Казниће се новчаном казном до 20.000 динара и затвором до 2 године одговорни механичари, који не буду брижљиво извршили све потребне техничке припреме ваздухоплова за лет.

Чл. 95. — Сопственик, закупца, пилот или вођа, који ставе или учине да се стави на ваздухоплов обележје уписа које се не слаже с обележјима означеним у уверењу о упису или у уверењу о ваздушној пловидбености, или који уклоне одређена обележја или учине да се тачно постављена обележја уклоне или постану нејасна или нечитка, казниће се новчано од 1000 до 20.000 динара и затвором до 2 године.

Истом казном биће кажњен онај, који стави или учини да се на неки приватни ваздухоплов ставе обележја, која су одређена за

државне ваздухоплове, као и онај који се служи приватним ваздухопловом са овим обележјима.

Чл. 96. — Казниће се новчаном казном од 100 до 1000 динара, а према околностима и затвором од 1—10 дана:

- 1) Вођа или пилот, који не води ма коју од књига ваздухоплова;
- 2) Сопственик, који не сачува ма коју од књига ваздухоплова за време од три године, рачунајући од дана последњег уписа;
- 3) Ко повреди одредбе члана 62. и 63. овог Закона.

Чл. 97. — Ко повреди одредбе члана 64., казниће се новчаном казном од 1000 до 10.000 динара и затвором од 10—30 дана.

Казниће се новчаном казном од 2000 до 20.000 динара и затвором од 20 дана до 2 месеца:

- 1) Ко се на ваздухоплову служи предметима или справами, чији је пренос забрањен.
- 2) Ко се без нарочите дозволе служи каковом фотографском справом изнад забрањених зона.

Чл. 98. — Казниће се новчаном казном од 1000 до 50.000 динара и затвором од 30 дана до 5 година:

- а) Посада и путници ваздухоплова који се огреше о забрану, предвиђену првим ставом чл. 65.
- б) Вођа или пилот, који се не придржава одредаба трећег става чл. 65. а које се односе на слетање по изласку из забрањене зоне.

Чл. 99. — Ако ваздухоплов у време, када је проглашено мобилно стање у целој Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца, или у појединој војној области, надлети забрањену зону, односно целу територију ако је прелетање исте забрањено, то се сматра да су лица посаде и путници ваздухоплова, у колико не оправдају разлоге, због којих је ваздухоплов надлетео забрањену зону, починила злочин ухођења и казниће се по одредбама Казненог Закона. За ислеђење и кажњавање овог злочина надлежни су окружни судови.

Чл. 100. — Вођи или пилоту, осуђеном на основу чл. 95., 98. и 99. овог Закона, може се узети судском одлуком о дотичном делу право руковања ваздухопловом за време од три месеца до три године.

Сведоџба о способности, дозвола (чл. 19.) и све остале исправе, потребне за вршење ваздухопловне пловидбе, које гласе на име осуђеног вође или пилота, одузеће надлежна извршна власт и доставиће их Ваздухопловној Дирекцији.

Кад протекне време, за које му је одузето право руковања ваздухопловом, вођа или пилот може захтевати од Ваздухопловне Дирекције да му изда нове исправе, кад испуни услове из члана 19. овог Закона.

Ако осуђени вођа или пилот управља ваздухопловом за време већ изречене забране, казниће се затвором до 2 године и новчаном казном од 1000 до 10.000 динара.

Чл. 101. — Ко је кажњен по једном од претходних чланова, па учини понова исто кривично дело у року од три године, пошто је платио новчану казну или издржао затвор или је помилован, може се казнити удвострученом мером новчане казне или затвора, која је за њих прописана.

Поред тога може му се забранити, за одређено време или за свагда, даље вршење ваздухопловног посла односно даље вођење ваздухопловног предузећа.

У случају, предвиђеном у тачки 3. члана 96. право руковања ваздухопловом може се одузети за свагда.

Чл. 102. — Ко уђе или се бави на терену забрањеном правилима или општим забранама издатим од Управе ваздухопловних пристаништа, намењених за ваздухопловни саобраћај, као и ко пусти да на исти уђе или се бави марва, теглећа или јахаћа стока, казниће се затвором до 30 дана и новчано до 1000 динара. Поред тога може бити лишен права на накнаду штете.

Чл. 103. — Ко без потребе скочи са падобраном или без потребе баца предмете са ваздухоплова у кретању, који могу нанети повреде лицима и имањима, казниће се новчано од 500 до 3000 динара и затвором од 6 до 30 дана, или само једном од ових двеју казна.

Чл. 104. — Ко нађе ваздухоплов или делове његове, па то присвоји и не пријави вла-

стима у року од 48 часова од часа наласка, казниће се затвором до два месеца или новчаном казном до 500 динара.

Чл. 105. — За кривична дела, која нису предвиђена у овом Закону, важиће општи Казнени Законик и остали закони, који се на то односе.

Чл. 106. — Повреде одредаба овог Закона, као и Правилника, издатог на основу истог Закона, могу утврдити и надлежној власти пријаву поднети сви органи полицијске службе. Исто право имају сви органи власти.

Чл. 107. — Сви органи власти имају право да одузму оружје, муницију, голубове писмоноше, фотографске справе, клише-е, апарате за сигнализацију, поштанску кореспонденцију, ако ваздухоплов, који ове предмете преноси, нема нарочито одобрење за ношење истих. (чл. 64.).

Исто право одузимања важи за радио-телеграфске и радио-телефонске апарате, ако је њихово ношење противно члану 21. овог Закона.

Чл. 108. — Ако ваздухоплов надлети над забрањену зону, сви органи власти могу одузети голубове писмоноше, вести које они носе, фотографске справе, апарате за сигнализацију и клише-е, чак и онда, када вођа ваздухоплова има право да ове предмете носи.

Чл. 109. — Надлежне власти могу задржати о трошку сопственика оне ваздухоплове, чије се исправе о пловидби на њихов захтев не покажу или чији се знаци уписа не слажу са знацима у уверењу о упису и уверењу о ваздушној пловидбености, и задржати их све дотле, док идентитет сопственика ваздухоплова не буде утврђен.

Чл. 110. — За вођење истраге по кривичним делима из овог Закона надлежне су полицијске власти. Оне по ислеђењу дела подносе суду тужбу против окривљених.

Казне предвиђене у овом Закону изричу срески (котарски) судови, а где ових нема првостепени судови, у колико то није овим законом друкчије предвиђено (чл. 99.).

Чл. 111. — Протокол увиђаја извршеног на лицу места, где се догађај десио, садржаваће:

- 1) Дан, час и место где је извршен увиђај;
- 2) Име и презиме, звање и место сталног пребивања органа, који саставља протокол;
- 3) Место, дан и час када је дело извршено, као и олакшавајуће и отежавајуће околности, под којима је дело извршено;
- 4) Име и презиме, држављанство и место сталног пребивања лица, против којих је извршен увиђај, као и њихове изјаве;
- 5) Подаци за идентификовање ваздухоплова, прописани у члану 7.

Чл. 112. — Овако састављен претокол увиђаја доставиће се у најкраћем року надлежној полицијској власти, која ће препис доставити одмах Ваздухопловној Дирекцији.

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ.

Чл. 113. — За ваздухоплове, који се налазе на бродовима или другим пловним објектима, те њима припадају привремено или стално вреде одредбе овог Закона све дотле, док се ти бродови или њихови ваздухоплови налазе у територијалним водама Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца или изнад њих.

Чл. 114. — За све правне односе ван територијалних вода Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, а за ваздушну пловидбу над слободним морем, важе норме и обичаји међународног поморског права, у колико то није регулисано у Међународној Конвенцији за ваздушну пловидбу.

Чл. 115. — Правилник за Ваздушни Саобраћај, на који се упућује у овом Закону, издаће Министар Саобраћаја у споразуму са осталим Министрима, који су за дотични предмет овога Правилника надлежни.

ПРЕЛАЗНО НАРЕЂЕЊЕ

Чл. 116. — До установљења Ваздухопловне Дирекције у Министарству Саобраћаја, послове, који су овим Законом стављени њој у надлежност, вршиће Команда Ваздухопловства Министарства Војске и Морнарице — Одсек за Цивилну Авијацију.

Чл. 117. — Овај Закон ступа у живот када га Краљ потпише, и обавезну снагу добија кад се обнародује у „Службеним Новинама“.

Препоручујемо Нашем Министру Војске и Морнарице да овај Закон обнародује, свима Нашим Министрима да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају а свима и свакоме да му се покоравају.

(Службене Новине Бр. 50. — XIII од 3. марта, 1928. год.)

ЗАКОН

од 6. децембра, 1926. год.,

о Конвенцији којом се регулише пловидба ваздухом,
— и о амандманима чл. 5. и 34. исте Конвенције.

§. 1. — Одобрава се и добија законску снагу Конвенција којом се регулише пловидба Ваздухом и Амандмани чл. 5. и 34. те Конвенције, који гласе:

Сједињене Државе Америчке, Белгија, Боливија, Бразилија, Британско Царство, Кина, Куба, Еквадор, Француска, Грчка, Гватемала, Хаити, Хеџас, Хондурас, Италија, Јапан, Либеорија, Никарагуа, Панама, Перу, Пољска, Португалија, Румунија, Држава Срба, Хрвата и Словенаца, Сијам, Чехословачка Држава и Уругвај;

С обзиром на прогрес ваздушног саобраћаја и општег интереса за једну заједничку уредбу;

Сматрајући да је потребно поставити још сада извесне принципе и извесна правила ради избегања несугласица;

Покренути жељом да потпомажу развој интернационалног ваздушног саобраћаја у мирољубивом циљу;

Одлучили су да закључе у том циљу Конвенцију и наименовали су своје пуномоћнике,

с тим да за потписивање могу бити наименовани заменици, који су углавном следеће одредбе:

ГЛАВА I. Општи принципи.

Чл. 1. — Високе Стране Уговорнице признају свакој сили потпуну и искључиву сувереност атмосферског простора изнад њене територије.

У смислу ове Конвенције, под територијом једне Државе, подразумеваће се државна територија метрополе и колонија заједно са прибрежним водама уз речену територију.

Чл. 2. — Свака Држава Уговорница обавезује се да, у време мира, допусти изнад своје територије безопасан пролаз ваздухопловима осталих Држава Уговорница, ако се придржавају прописа установљених овом Конвенцијом.

Правила, која једна Држава Уговорница донесе за улаз на своју територију ваздухоплова, припадљених другим Државама Уговорницама, морају бити примењивана без обзира на држављанство.

Чл. 3. — Свака Држава Уговорница има права, да, из војних разлога или у интересу јавне безбедности, забрани прелетање извесних зона своје територије ваздухопловима припадљених другим Државама Уговорницама, под казном предвиђеном својим законодавством но с тим, да не прави никакве разлике у том погледу између својих приватних ваздухоплова и оних осталих Држава Уговорница.

У том случају, положај и простирање забрањених зона биће претходно обзнањени и саопштени осталим Државама Уговорницама.

Чл. 4. — Сваки ваздухоплов, који ступи над забрањену зону, чим то примети, има да да знак за опасност, предвиђен параграфом 17 Прилога D. и мора се што пре спустити изван забрањене зоне на један од најближих аеродрома Државе неправилно надлетане.

ГЛАВА II. Држављанство ваздухоплова.

Чл. 5. — Ни једна Држава Уговорница неће допустити саобраћај, изнад своје територије, ваздухопловима који немају држављанство једне од Држава Уговорница, ако им за то није дала специјално и привремено овлашћење.

Чл. 6. — Ваздухоплови имају држављанство оне Државе, у чији су матични регистар уписани саобразно одељку I (в) Прилог А.

Чл. 7. — Ваздухоплови не могу бити уписани у једној од Држава Уговорница, ако у потпуности не припадају држављанима те Државе.

Ни једно Друштво не може бити регистровано као сопственик једног ваздухоплова, ако нема држављанство оне Државе, код које је ваздухоплов уписан, ако председник Друштва и најмање две трећине чланова нису тог истог држављанства, и ако Друштво не испуњава све остале услове који могу бити прописани законима државне Државе.

Чл. 8. — Један ваздухоплов не може бити уписан у више Држава.

Чл. 9. — Државе Уговорнице међаће међу собом и слаће сваког месеца Међународној Комисији за Ваздухопловство, предвиђеној чл. 34., сва уписивања и исписивања, извршена у свом матичном регистру за претходни месец.

Чл. 10. — У међународној пловидби, сваки ваздухоплов биће дужан, саобразно прописима прилога А, да носи знак држављанства и знак уписа, као и име и место становања сопственика.

ГЛАВА III. Уверење о пловидбености и сведоцбе о способности.

Чл. 11. — У међународној пловидби, сваки ваздухоплов мора, као што је то предвиђено условима у Прилогу В, бити снабдевен уверењем о пловидбености, изданим или признаним од Државе, чије држављанство има ваздухоплов.

Чл. 12. — Командант, пилоти, механичари и остало особље за управљање ваздухопловом морају бити снабдевени дипломама о способности и дозволама изданим, сходно условима предвиђеним прилогом Е, или признаним од стране Државе, чије држављанство има ваздухопловна јединица.

Чл. 13. — Уверења о пловидбености, дипломе о способности и дозволе које изда или призна Држава чије држављанство има ваздухоплов, а саображене прописима утврђеним

Прилозима В. и Е., а потом их призна Међународна Комисија за Ваздухопловство, признаваће их за пуноважне и остале Државе.

Свака Држава има права да не призна вредност за саобраћај у границама и изнад своје сопствене територије, дипломама о способности и уверењима издатим једном од њених држављана од стране неке друге Државе Уговорнице.

Чл. 14. — Никакав апарат за безжичну телеграфију не сме носити ваздухоплов без специалне дозволе Државе, чије држављанство ваздухоплов има. Те апарате смеју употребљавати само чланови посаде снабдевени за то специалном дозволом.

Сваки ваздухоплов намењен јавном саобраћају и способан да прими најмање десет лица, мора бити снабдевен апаратом за безжичну телеграфију (пријем и предају), чији ће начин употребе бити одређен од стране Међународне Комисије за Ваздухопловство.

Та Комисија моћи ће доцније да прошири обавезу ношења безжичних апарата на све друге категорије ваздухоплова, под условима и на начин како она то буде одлучила.

ГЛАВА IV. Дозвољавање пловидбе ваздухом преко страних територија.

Чл. 15. — Сваки ваздухоплов, који принадежи једној Држави Уговорници има права да пређе атмосферу друге Државе без спуштања. У том случају, он се мора држати пута утврђеног од стране Државе коју прелеће. Ипак, из општих полицијских разлога, мораће се спу-

стити ако добије наређење, путем сигнала, предвиђених у Прилогу D.

Сваки ваздухоплов који долази у једну Државу из друге Државе треба, ако правила дотичне Државе налажу, да се спусти на одређене аеродроме. Податке о овим аеродромима даваће Државе Уговорнице Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће ове податке доставити свима Државама Уговорницама.

Оснивање међународних путова за пловидбу ваздухом зависно је од пристанка Државе, чија се територија прелеће.

Чл. 16. — Свака Држава Уговорница имаће права да прописује, у корист својих домаћих ваздухоплова, ограничења и забране односно трговачког транспорта лица и робе између појединих тачака своје територије.

Та ограничења и забране биће одмах објављени и достављени Међународној Комисији за Ваздухопловство која ће их саопштити осталим Државама Уговорницама.

Чл. 17. — Ваздухоплови, који припадају једној Држави Уговорници, која је завела ограничења и забране сходно члану 16., моћи ће потпасти под иста ограничења и забране у свакој Држави Уговорници, чак и ако ова последња не намеће сва та ограничења и забране другим страним ваздухопловима.

Чл. 18. — Сваки ваздухоплов у прелазу или транзиту кроз атмосферу једне Државе Уговорнице, подразумевајући ту спуштања и довољно потребна задржавања, може бити изузет од

узапћења због фалсификата неке дипломе, пртежа или модела, ако положи кауцију, чији ће износ, у случају да се не дође до пријатељског споразума, одредити, у најкраћем могућем времену, надлежна власт у месту узапћења.

ГЛАВА V. Правила којих се треба држати при поласку, за време пушта и спуштања.

Чл. 19. — Сваки ваздухоплов, који врши међународну пловидбу, мора бити снабдевен:

а) Уверењем о упису у матични регистар, сходно Прилогу А;

б) Уверењем о пловидбености, сходно Прилогу В;

в) Дипломом и дозволом команданта, pilota и људства посаде сходно Прилогу Е;

г) Ако превози путнике, поименичном листом ових;

д) Ако превози робу: конесманима и манифестима;

ђ) Књигама — исправама: саобразно Прилогу С;

е) Ако је снабдевен безжичном телеграфом, дозволом предвиђеном у члану 14.

Чл. 20. — Књиге — исправе ваздухоплова чуваће се две године, рачунајући од датума, када је вршено последње уписивање у њих.

Чл. 21. — При поласку и спуштању ваздухоплова, власти у земљи имају, у сваком случају, права да прегледају ваздухоплов и да провере сва документа којима он треба да буде снабдевен.

Чл. 22. — Ваздухоплови Држава Уговорница имају права, у погледу спуштања, нарочито у случају нужде, на исте мере помоћи као и домаћи ваздухоплови.

Чл. 23. — Спасовање апарата изгубљених на мору биће регулисано на бази поморског права, сем у случају супротног споразума.

Чл. 24. — Сваки аеродром једне Државе Уговорнице, ако је отворен, уз наплату извесних такса за јавну употребу домаћих ваздухоплова, биће отворен под istim условима за све ваздухоплове који припадају другим Државама Уговорницама.

За сваки од ових аеродрома биће одређена тарифа посебно за спуштање и борављење, која ће се примењивати подједнако како на домаће ваздухоплове тако и на стране.

Чл. 25. — Свака од Држава Уговорница обавезује се да предузме мере које ће обезбедити да се сви ваздухоплови, који лете изнад њене територије, а тако исто и сви ваздухоплови са знаком држављанства те Државе, ма на ком се месту они налазили, саобраћавају прописима предвиђеним у Прилогу D.

Свака од Држава Уговорница обавезује се да осигура гоњење и кажњавање преступника.

ГЛАВА VI. *Забрањени транспорт.*

Чл. 26. — Транспорт експлозива, оружја и ратне муниције ваздухопловима најстроже је

забрањен у међународној плавидби. Није дозвољено ни једном страном ваздухоплову да преноси артикле ове природе с једног места на друго на територији једне Државе Уговорнице.

Чл. 27. — Свака Држава може, при ваздушном саобраћају, да забрани и регулише преношење или употребу фотографских апарата. Све прописе ове врсте треба одмах саопштити Међународној Комисији за Ваздухопловство која ће доставити та обавештења осталим Државама Уговорницама.

Чл. 28. — С обзиром на јавну безбедност, транспорт осталих предмета, који нису предвиђени чл. 26 и 27, може забранити свака Држава Уговорница. Тај пропис треба да буде одмах саопштен Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће га саопштити осталим Државама Уговорницама.

Чл. 29. — Све забране, поменуте у чл. 28, треба примењивати на све ваздухоплове, домаће или стране.

ГЛАВА VII. *Државни ваздухоплови.*

Чл. 30. — Као државни ваздухоплови сматраће се:

- а) војни ваздухоплови;
- б) ваздухоплови искључиво у служби државних надлештава, као што су: поште, царине, полиција.

Сви остали ваздухоплови сматраће се као приватни.

Сви државни ваздухоплови, сем војних, царинских или полицијских, биће третирани као приватни и самим тим биће потчињени као приватни свима одредбама ове Конвенције.

Чл. 31. — Сваки ваздухоплов, којим командује војно лице, одређено за ту сврху, сматраће се као војни ваздухоплов.

Чл. 32. — Ни један војни ваздухоплов једне Државе Уговорнице не сме летети над територијом друге Државе Уговорнице, нити се спустити на њу, сем ако није добио специјално овлашћење. У том случају, војни ваздухоплов ће уживати, у начелу, уобичајену привилегију страних ратних бродова, сем ако није другојачије уговорено.

Војни ваздухоплов принуђен, позван или присиљен, да се спусти, не стиче тиме никакве привилегије предвиђане ставом 1.

Чл. 33. — Нарочитим споразумом, закљученим посебно између Држава, одредиће се у којим случајевима полицијски и царински ваздухоплови имају права да пређу границу. Ни у ком случају они неће моћи уживати привилегије предвиђене чл. 32.

ГЛАВА VIII. Међународна Комисија за Ваздухопловство.

Чл. 34. — Под именом Међународне Комисије за Ваздухопловство биће установљена

једна стална Међународна Комисија под покровитељством Друштва Народа састављена из:

Два представника за сваку од следећих Држава: Сједињене Америчке Државе, Француску, Италију и Јапан;

Једног представника за Велику Британију и по једног за сваку Британску Доминију и Индију;

Једног представника за сваку Државу Уговорницу.

Свака од пет првих Држава (Велику Британију са њеним Доминијама и Индију рачунајући у озом случају као једну Државу) имаће најмањи укупан број гласова тако да, помножен са 5, даје резултат који прелази најмање за један глас збир гласова свих осталих Држава Уговорница.

Све остале Државе Уговорнице сем ових пет имаће свага по један глас.

Међународна Комисија за Ваздухопловство прописује правила свога сопственог пословника и место свога сталног седишта, али биће слободна да се састаје у местима где за сходно нађе. Њен први састанак биће у Паризу. Сазив за овај скуп учиниће Француска Влада, чим већина Држава Уговорница буде нотифицирала ратификације ове Конвенције.

Та Комисија имаће ове атрибуције:

а) да прима предлоге од сваке Државе Уговорнице, или да јој их упућује, у циљу промене или побољшавања прописа ове Конвенције; да извештава о усвојеним изменама;

б) да врши дужности додељене јој овим чланом и члановима 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 и 37 ове Конвенције;

в) да доноси све измене по одредбама Прилога А. до Г.

г) да прикупља и саопштава Државама Уговорницама обавештења сваке врсте односно пловидбе ваздухом;

д) да прикупља и саопштава Државама Уговорницама сва обавештења из области радио-телеграфије, метеорологије и медицине од интереса за пловидбу ваздухом;

ђ) да обезбеђује публикације карата за пловидбу ваздухом, саобразно прописима прилога F;

е) да даје мишљења по питањима која би јој могле поједине Државе поднети на оцену.

Свака измена у прописима ма кога Прилога може бити донесена од стране Међународне Комисије за Ваздухопловство, кад за ту измену буде гласало три четвртине целокупног могућег броја гласова, то ће рећи од целокупног броја гласова који би могао бити изражен, ако би све Државе биле присутне. Оваква измена ступиће на снагу, чим је Међународна Комисија за Ваздухопловство саопшти свима Државама Уговорницама.

Сваку предложну измену у члановима ове Конвенције узеће у претрес Међународна Комисија за Ваздухопловство, потицала она од стране једне Државе Уговорнице или од саме Комисије. Ни једна измена те врсте не може бити предложена Државама Уговорницама да је приме, ако она није била усвојена бар са две трећине од целокупног могућег броја гласова.

Измене унесене у чланове Конвенције (изузев Прилоге) морaju, пре примене, изрично усвојити Државе Уговорнице.

Трошкове око организације и издржавања Међународне Комисије за Ваздухопловство сносиће Државе Уговорнице, сразмерно броју гласова којима располажу.

Трошкове проузроковане слањем техничких Делегација сносиће дотичне Државе.

ГЛАВА IX. Завршне одредбе.

Чл. 35. — Високе стране Уговорнице обавезују се, свака у колико се ње тиче, да сарађују што је могућно више на међународним мерама, које се односе на:

а) прикупљање и слање метеоролошких података, било текућих или специјалних, саобразно одредбама Прилога G;

б) објављивање изједначених ваздухопловних карата, и на установљење једнообразног система ваздухопловних белега саобразно одредбама Прилога F;

в) употребу радио-телеграфије у пловидби ваздухом, на установљење потребних радио-телеграфских станица, као и на придржавање правилника међународне радио-телеграфије.

Чл. 36. — Опште одредбе о царинама, у колико се односе на међународну пловидбу ваздухом, сачињавају посебан споразум изложен у Прилогу H. ове Конвенцији.

У овој Конвенцији не може се тумачити да се ма шта противи да Државе Уговорнице закључују, саобразно принципима постављеним овом Конвенцијом, специјалне протоколе између Државе и Државе, односно Царина, По-

лиције, Пошта или ма каквог другог предмета од општег интереса за пловидбу ваздухом. Ти протоколи морају одмах бити саопштени Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће их нотифицирати осталим Државама Уговорницама.

Чл. 37. — У случају несугласица између двеју или више Држава односно тумачења ове Конвенције, спор ће расправити Стални Суд Међународног Правосуђа, који ће установити Друштво Народа, а до образовања тог Суда, спор ће се расправити путем арбитраже.

Ако се стране не би могле директно споразумети о избору изборних судија поступиће на следећи начин:

Свака страна ће наименовати једног изборног судију; изборне судије састаће се и одредиће председника. Ако се изборне судије не могу сложити, стране ће назначити по једну трећу Државу и тако наименоване Државе извршиће избор председника, било заједничким споразумом било предлажући свака по једно име и потом коцком извршити избор између њих.

Несугласице односно техничких прописа у Прилозима ове Конвенције решаваће Међународна Комисија за Ваздухопловство већином гласова.

У случају да се спор односи на питање да ли је по среди тумачење саме Конвенције или неког од њених Правилника, Изборни Суд, предвиђен у I параграфу овога члана, има суверено право пресуде.

Чл. 38. — У случају рата одредбе ове Конвенције неће спречавати слободу акције Држава Уговорница, било као зараћених страна било као неутралних.

Чл. 39. — Одредбе ове Конвенције допуњене су Прилозима од А до Н који, са изузетком Одредбе става в у члану 34., имају исту вредност и ступају на снагу у исто време кад и сама Конвенција.

Чл. 40. — Британске Доминије и Индија биће сматране као Државе, према овој Конвенцији.

Територије и држављани Земаља под протекторатом или територије администриране у име Друштва Народа, биће према овој Конвенцији изједначене територијама и држављанима Државе протекторке или мандаторке.

Чл. 41. — Државе, које нису узеле учешћа у рату од 1914. год. до 1919., моћи ће приступити овој Конвенцији.

То приступање биће нотификовано дипломатским путем Влади Француске Републике, а преко ње свима осталим Државама потписницама и придруженим Државама.

Чл. 42. — Свака Држава, која је учествовала у рату 1914. до 1919. год., а није потписница ове Конвенције, моћи ће јој приступити само ако је члан Друштва Народа или ако су, до 1. јануара 1923. године на њено приступање пристале савезничке и удружене Силе потпис-

нице уговора о миру закљученог са дотичном Државом. После 1. јануара 1923. год. то приступање биће одобрено ако на њега пристану три четвртине Држава потписница и Држава придружених гласањем као што је предвиђено чл. 34. ове Конвенције.

Молбе за приступање биће упућиване Влади Француске Републике, која ће их саопштавати осталим Силама Уговорницама. Ако пак Држава молитељка буде примљена пуноправно као члан у Друштво Народа, Француска Влада ће прикупити гласове горе поменутих Сила и саопштити им резултат гласања.

Чл. 43. — Ова Конвенција не може бити отказана пре 1. јануара 1922. године. Отказ мора бити поднесен Влади Француске Републике која ће га саопштити осталим Странама Уговорницама. Он ће важити тек после једне године од дана нотификације отказа и само у погледу на ону Силу која је отказ учинила.

Ова Конвенција биће ратификована.

Свака Сила упутиће своју ратификацију Француској Влади, чијим ће се старањем она ставити до знања осталим Силама Потписницама.

Ратификације ће остати депоноване у архиви Француске Владе.

Ова ће Конвенција ступити на снагу, у односу сваке Силе потписнице према другим Силама које су већ извршиле ратификацију, четрдесет дана после предаје њене ратификације.

Чим ова Конвенција ступи на снагу, Француска Влада упутиће оверену копију њену свакој од Сила које су се према Уговору о Миру обвезале, да примењују правила о пловидби ваздухом саобразно овој Конвенцији.

РАЂЕНО у Паризу 13. октобра 1919. год. у једном примерку који ће остати депонован у архиви Владе Француске Републике, чије ће аутентичне копије бити достављене Државама Уговорницама.

Назначени примерак, датиран као што је горе речено, може бити потписан до 12. априла 1920. год. закључно.

У ПОТВРДУ ТОГА доњи пуномоћници, чија су пуномоћја призната као исправна и у прописаној форми, потписали су ову Конвенцију, чији ће француски, енглески и италијански текст имати исту вредност.

ПРИЛОГ А. ЗНАЦИ КОЈЕ МОРАЈУ НОСИТИ ВАЗДУХОПЛОВИ

I ОДЕЉАК. Опште одредбе

а) Знак држављанства мора бити представљен великим латинским словом на пример: Француска. F.

Знак уписа представљаће група од четири велика слова; свака група мора садржавати бар један самогласник рачунајући слово Y као такав.

Целокупна група од пет слова биће употребљавана као позивни знак ваздухоплова увек када овај треба да даје или да прима радио-телеграфске сигнале, и за све остале начине општења, изузев општења оптичким знацима, када ће се употребљавати обични методи.

Знаци држављанства и уписа биће саобразни означањима у табlici VIII Одељка овог Додатка.

б) На свим ваздухопловима који нису државни и трговачки, знак уписа биће подвучен црном линијом.

в) Матични регистар и уверење о упису морају садржавати ознаке ваздухоплова и назначавати: број и сва остала обележја дана од стране конструктора апарата; знаке уписа

и држављанства горе поменуте; ваздухопловно пристаниште ваздухопловне јединице; презиме, име, држављанство и место становања сопственика, као и датум уписа.

г) Сваки ваздухоплов мора носити једну металну плочу, утврђену на видном месту, на корпи или трупу, на којој ће бити исписано: презиме, име, место становања сопственика и знаци држављанства и уписа ваздухоплова.

УВЕРЕЊЕ О УПИСУ

(привремени образац)

Држављанство	
Знак држављанства	
Знак уписа	
Датум уписа	
Тип ваздухоплова	} туристички трговачки државни
Име конструктора	
Број серије	
Опис	
Сопственик (презиме и име)	
Место становања сопственика	
Држављанство сопственика	
Стално пристаниште ваздухопл. јединице	
Потпис и печат власти, која је издала уверење	

II ОДЕЉАК. Распоред знакова на апарату.

Знаци држављанства и уписа биће израђени црним словима на белом пољу овако распоређени:

а) *Аероплани* — Знаци ће бити израђени: једаред на доњој површини доњег крила и други пут на горњој површини горњих крила, са словима управним на предњу сечицу крила. Ови знаци биће такође израђени са сваке стране трупа, између крила и равни репа. Ако је пак апарат без трупа, знаци ће бити израђени на корпи.

б) *Ваздушни бродови и балони* — На ваздушним бродовима знаци ће бити постављени што је могуће ближе најиспученијем делу бока; они ће бити обновљени са обе стране и одозго, овај послењи знак биће на једнаком одстојању од оних постављених на боковима.

На балонима, знаци, поновљени два пута, биће исписани у близини највећег хоризонталног обима и што је могуће даље један од другог.

На ваздушним бродовима и балонима знаци, постављени на боковима, морају бити видљиви са страна, а тако исто и са земље.

III ОДЕЉАК. Допунско место за знаке држављанства.

а) *Аероплани и ваздушни бродови* — Знак држављанства биће репродукован на обема странама доње површине, било на доњој учвршћеној равни репа, било на крмилу за дубину а тако исто и на горњој површини горње учвршћене равни, или на крмилу за дубину ако је оно шире. Ти знаци биће тако исто стављени и с једне и с друге стране крмила за правац, или на спољним странама спољних крмила ако апарат има више крмила за правац.

б) *Балони* — Знаци држављанства биће уцртани на корпи.

IV ОДЕЉАК. Размера знакова држављанства и знакова уписа.

а) *Аероплани* — Висина знакова на равнима крила и на равнима репа заузима четири петине њихове ширине; на крмилу за правац знаци ће бити што је могуће већи. На трупу или на корпи висина знакова биће четири петине највеће висине мерене на најужем делу трупа или корпе на којој су знаци исписани.

б) *Ваздухопловни бродови и балони* — За знаке држављанства израђене на репу, висина слова ће бити четири петине ширине равни репа, на крмилу за правац ти ће знаци бити што је могуће већи. Висина осталих знакова не треба да буде мања од дванаестине обима на највећем попречном пресеку ваздушног брода.

За балоне висина знакова држављанства биће четири петине висине корпе; висина осталих знакова биће бар дванаестина обима балона.

в) *Опште напомене* — За све ваздухоплове висина знакова држављанства и знакова уписа не мора прелазити 2,50 метра.

V ОДЕЉАК. Размера, врста слова ишд.

а) *Ширина слова* биће равна двома трећинама њихове висине; њихова дебљина биће равна шестини њихове висине. Слова ће бити обична, пуна, сва истог типа и исте димензије

између слова биће размак раван половини њихове ширине.

б) За подвучена слова, црта ће бити исте дебљине као и слова и исто одстојање биће остављено између доњег краја слова и горње ивице црте.

VI ОДЕЉАК. Размак између знака уписа и знака држављанства.

Када знаци држављанства и уписа могу изгледати спојени, они морају бити раздвојени једном цртицом дужине равне ширини једног слова.

VII ОДЕЉАК. Одржавање.

Знаци држављанства и уписа биће постављени што је могуће боље, водећи рачуна о облику ваздухоплова. Те знаке треба одржавати стално чисте, да би остали увек видљиви.

VIII ОДЕЉАК. Таблица знакова.

Знаци држављанства сваке од доле побројаних Држава носеће и сви ваздухоплови њених Доминија, Колонија, Протектората, Вазала или Земаља под њеном управом на основу мандата Друштва Народа.

Д Р Ж А В Е	Знаци држављанства	Знаци уписа
Сједињене Америчке Државе	H	Све комбинације извршене саобразно одредбама става а одељка I овог Прилога, са 26 слова азбуке, у групама по четири, са бар једним самогласником у свакој групи.
Британско царство	G	На примерт ADCJ, PURN.
Француска	F	
Италија	I	
Јапан	J	
Боливија	C	Све комб. учињене са В као првим сл.
Куба	C	" " " " C " " "
Португалија	C	" " " " P " " "
Румунија	C	" " " " R " " "
Уругвај	C	" " " " U " " "
Чехословачка	L	" " " " B " " "
Гватемала	L	" " " " G " " "
Либериа	L	" " " " L " " "
Бразилија	P	" " " " V " " "
Пољска	P	" " " " F " " "
Белгија	O	" " " " B " " "
Перу	O	" " " " P " " "
Кина	X	" " " " C " " "
Хондурас	X	" " " " H " " "
Срб. Хр. Словеначка	X	" " " " S " " "
Ханти	H	" " " " H " " "
Сијам	H	" " " " S " " "
Еквадор	E	" " " " E " " "
Грчка	S	" " " " G " " "
Панама	S	" " " " P " " "
Хеџас	A	" " " " H " " "
Никарагуа	A	" " " " N " " "

Прилог В. Уверење о пловидбености.

Главни услови који се траже за издавање уверења о пловидбености ови су:

1.— У погледу сигурности, ваздухоплов мора да буде тако израђен да испуњава извесне минималне услове.

2.— Задовољавајући оглед стварних својстава лета сваког типа апарата, подвргнутог испитивању, мора се извршити помоћу пробног лета који мора одговарати извесним минималним условима. Али, кад тип апарата буде једном одобрен, остали апарати који буду доцније израђени по истом моделу биће ослобођени тих опита.

3.— Конструкција сваког ваздухоплова мора да буде одобрена, у колико се то тиче материјала и његове израде. Контрола израде и пробе мора да задовољи извесне минималне услове.

4.— Сваки ваздухоплов мора бити снабдевен потребним инструментама за безбедност пловидбе.

5.— Минималне услове, наведене у ставу 1 до 3 укључно, одредиће доцније Међународна Комисија за Ваздухопловство. Дотле, свака Држава Уговорница прописиће сама правила о појединостима, која ће претходити издавању уверења о пловидбености и трајању његовог важења.

Прилог С. Књиге ваздухоплова.

I ОДЕЉАК. Пушни записник.

Тај записник мора водити сваки ваздухоплов и он мора садржавати ове податке:

а) Категорију којој припада ваздухоплов; знаке држављанства и уписа, презиме, име, држављанство и место становања сопственика; име конструктора; корисну тежину ваздухоплова.

б) Сем тога за свако путовање:

1. Име, држављанство и место становања пилота и сваког од чланова посаде;

2. Место, датум и час поласка; правац пута и све промене на путу, подразумевајући ту и спуштања.

II ОДЕЉАК. Књижица апарата.

Ова књижица обавезна је само за ваздухоплове употребљене за превоз путника и робе. Она мора садржавати ова обавештења;

а) Категорију којој припада ваздухоплов, знаке уписа и држављанства; презиме, име, народност и место становања сопственика; име конструктора и корисну тежину ваздухоплова.

б) Тип и број серије мотора; тип пропелера (елисе) са бројем, увојом, пречником и именом фабриканта.

в) Тип безжичног телеграфског апарата постављеног на ваздухоплову.

г) Преглед који даје особљу одговорном за функционисање и одржавање ваздухоплова све податке о једецима.

д) Техничка обавештења потпуна и детаљна о ранијој служби ваздухоплова, подразумевајући ту пријемне пробе, прегледе, замене делова, оправке и све радове ове врсте.

III ОДЕЉАК. Књижица мотора.

Та књижица обавезна је само за моторе постављене на ваздухопловима за превоз путника и робе. Мора постојати специјална књижица за сваки мотор и увек га пратити. Она ће садржавати ова обавештења:

а) Тип мотора, број серије; име конструктора; снагу и нормалан максималан режим мотора, датум фабрикације и датум почетка рада.

б) Знак уписа и тип ваздухоплова, на којима је мотор био инсталиран.

в) Потпуна и детаљна техничка обавештења о ранијој служби мотора; подразумевајући ту и опите за пријем, број сати колико је мотор већ радио, ревизије, измене делова, оправке и све радове те врсте.

IV ОДЕЉАК. Записник знакова.

Тај записник обавезан је само за ваздухоплове, употребљене за превоз путника или робе. Он треба да садржи ове податке:

а) Категорију ваздухоплова; знаке држављанства и уписа; презиме, име, држављанство и место становања сопственика;

б) Место, датум и час предаје или пријема сваког сигнала;

в) Име и назначење свих лица или свих станица, којима је сигнал био упућен или од којих је примљен.

V ОДЕЉАК. Вођење књига ваздухоплова.

а) Конструктор треба, колико му је год могуће, да попуњава и потпише прва уписивања у књиге ваздухоплова; потоња уписивања вршиће пилот или свако друго компетентно лице;

б) Копија уверења о пловидбености треба увек да буде чувана у књизи апарата;

в) Сва уписивања морају бити уведена мастилом изузев путног записника и записника знакова; привремена записивања могу бити уписана оловком у једну концепт књигу, али она морају бити преписана у путни записник сваких двадесет четири сата. У случају званичне анкете може се прибећи забелешкама из концепт — књиге;

г) Не смеју се вршити никаква радирања, нити се смеју цепати стране из књига ваздухоплова;

д) Једна копија овог упута мора бити прикључена свакој књизи ваздухоплова.

Прилог D. Правилник о светлостима и сигналама.
Зборник прописа за саобраћај ваздухом.

Дефиниције

Реч „ваздухоплов“ означава све балоне, слободне и привезане, змајеве, ваздушне бродове и аероплане.

Реч „балон“ означава ваздухоплов био слободан, био привезан, који за своје одржавање у атмосфери употребљава гас, лакши од ваздуха, а нема никаквог сопственог средства за покретање.

Реч „ваздушни брод“ означава ваздухоплов који за своје одржавање у атмосфери употребљава гас лакши од ваздуха и има сопствена средства за кретања.

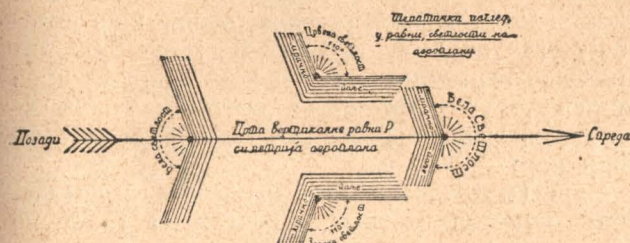
Реч „аероплан“ означава све аероплане, хидроплане (са пловцима или коритом) или све остале справе теже од ваздуха и које располажу сопственим средствима за кретање.

Виздушни брод биће сматран да је „у кретању“, ако није привезан ни за земљу нити за какав предмет на земљи или води.

I ОДЕЉАК. Правилник о свешлостима.

У овом Правилнику, реч „видљив“ када се односи на светлост значи: бити видљив при тамној ноћи и прозачној атмосфери. Углови

видљивости, о којима ће бити говора доцније и који су представљени на доњем крокију, претпостављају нормалан положај ваздухоплова у праволинијском водоравном лету.



1.— Правила односно светлости морају бити примењивана у свако време, од заласка до изласка сунца, и у том међувремену не треба палити никакву другу светлост која се може мешати са светлостима прописаним за пловидбу. Те последње светлости не смеју бити за-слепљујуће.

2.— Аероплан, било у ваздуху, било маневрујући по земљи или по води својим сопственим средствима, носиће ове светлости:

а) Спреда, белу светлост, видљиву под углом 220° , подељену на два дела вертикалном равни Р симетрије аероплана. Та светлост треба да буде видљива на растојању од осам километара најмање;

б) Са десне стране, зелену светлост тако подељену да баца унапред непрекидну светлост између две вертикалне равни, које склапају угао од 110° , од којих ће једна бити паралелна вертикалној равни која пролази кроз уз-

дужну осу апарата. Та светлост треба да буде видљива на растојању од пет километара најмање;

в) На левој страни, црвену светлост постављену тако да баца унапред непрекидну светлост између две вертикалне равни, које склапају, угао од 110° , од којих ће једна бити паралелна вертикалној равни која пролази кроз уздужну осу апарата. Та светлост треба да буде видљива на растојању од пет километара најмање;

г) Те бочне светлости, зелена и црвена, биће постављене тако да зелена светлост не буде видљива са леве стране аероплана, ни црвена светлост са десне стране;

д) Позади што је могуће даље, белу светлост окренуту назад, а видљиву на растојању од пет километара најмање, у сектору од 140° , подељену на два једнака дела вертикалном равни која пролази кроз уздужну осу апарата;

ђ) Ако при примени горњег правила, једну једину светлост треба заменити са више светлости, поље видљивости сваке од њих биће ограничено тако, да ће одједном бити видљива само једна светлост.

3. — Правила о светлостима за аероплане примењиваће се и на ваздушне бродове са овим изменама:

а) Све светлости биће удвојене, оне спреда и позади вертикално, а оне са стране хоризонтално на једну паралелу оси ваздушног брода;

б) Светлости сваког пара спреда и позади биће видљиве уједно.

Раздаљина између две светлости истога пара не може бити мања од два метра.

4. — Реморкирани ваздушни брод мора носити светлости назначене у ставу под 3, а сем тога, оне назначене у ставу под 6, за ваздушне бродове које носи ветар.

5. — а) Аероплан или ваздушни брод пловећи, кад се њиме не може управљати, на површини воде, то ће рећи онеспособљен да се њиме маневрује као што је прописано у Правилнику за избегавање судара на мору, мора носити две црвене светлости у растојању бар два метра, постављене једна изнад друге, и на такав начин, да оне могу бити видљиве из свих праваца, на растојању од три километра најмање;

б) Ваздухопловна справа, у горе изложеним околностима, неће носити, ако се не креће, светлости са стране; али у ходу она их мора имати.

6. Ваздухопловни брод кога, ма из којег узрока, носи ветар или који је својевољно зауставио своје моторе, мораће, сем осталих назначених светлости, истаћи, једну изнад друге, две црвене светлости раздвојене размаком од бар 2 метра и видљиве, у свима правцима, са растојања од три километра најмање.

Дању, ваздухопловни брод реморкиран и и којим се, ма из ког узрока, не може управљати, мора истаћи, на врло видљив начин, две лопте или црна предмета шеседесет сантиметара у пречнику, постављена један изнад другог и одвојена размаком бар од 2 метра.

Ваздухопловни брод, учвршћен или у ходу, са својим моторима својевољно заустављеним, мораће, дању, истаћи на врло видљив начин једну лопту или црн предмет, шеседесет санти-

метара у пречнику, и други ће га ваздухоплови сматрати као да га носи ветар.

7. — Слободан балон мораће носити сјајну белу светлост постављену барем пет метара испод корпе и видљиву из свих праваца на растојању од три километра најмање.

8. — Привезани балон мораће носити, распоређене као бела светлост назначена у ставу под 7 и на месту те светлости, три светлости постављене вертикално најмање на два метра растојања једна од друге. Светлост у средини биће бела; две друге црвене; све три светлости биће видљиве у свима правцима, са растојања од три километра најмање.

Шта више, конопац мора носити, сваке три стотине метара, почев од корпе, групе од три светлости распоређене као што је горе назначено. Сем тога, предмет за који је балон привезан на земљи мора носити групу сличних светлости, обележавајући његов положај.

Дању, конопац мора носити, у истом положају као што су групе светлости горе назначене и на њиховом месту, руке од 0'20 м. у пречнику а два метра дугачке, обележене наизменично белим и црвеним пругама од 0'50 м. ширине.

9. — Ваздушни брод учвршћен у близини земље мораће носити светлости назначене у ставовима под 2 а) и д) и под 3.

Сем тога, ако је учвршћен близу земље, ваздушни брод, конопац и предмет за који је привезан биће, било дању, било ноћу, обележени као што је речено у ставу под 8.

Поморске котве или пловци (бое) које употребљују ваздушни бродови да се привежу

биће ослобођени да се придржавају ових правила.

10. — Аероплан заустављен на земљи или на води, неукотвљен ни привезан, мора носити светлости назначене у параграфу 2.

11. — Ради избегавања судара са лађама:

а) Аероплан, укотвљен или привезан на води, мора носити спреда на најистакнутијем месту, белу светлост, видљиву са свих страна и са растојања од 2 километра најмање;

б) Аероплан од педесет и више метара дужине, укотвљен или привезан на води, мора носити, спреда светлост сличну оној горе назначеној, и још једну позади или блазу крајње тачке а најмање пет метара ниже од светлости спреда.

Под дужином аероплана подразумева се растојање између његових крајњих тачака;

в) Аероплани од педесет и више метара ширине, укотвљени или привезани на води, морају носити, сем тога, на свакој крајњој тачки доњег крила, светлост постављену као што је назначено у ставу а) овог члана.

Под „ширином“ аероплана подразумева се његова максимална ширина.

12. — Ако се, за време ноћи, једна од назначених светлости угаси, ваздухопловна справа мораће се спустити на земљу, чим то буде могла учинити без опасности.

13. — Ни у ком случају, предходна правила неће спречавати примену специјалних правилника, које једна Држава изда о допуњским светлостима сигнала и положаја за војне ваздухоплове и ваздухоплове који лете у формацији. Они ни у колико не спречавају упо-

требу сигнала за распознавање, које један сопственик ваздухоплова усвоји са овлашћењем своје владе, а који су прописно регистровани и објављени.

II ОДЕЉАК. Правилник о сигнаlima.

14. — а) Ваздухоплов који жели да се спусти ноћу на неки аеродром који има своју стражу, мора предходно да испали једну зелену ракетлу „Вери“, или да даје испрекидане сигнале зеленом лампом. Сем тога, мора помоћу међународних Морзових знакова да понавља групу слова која сачињавају његов позивни сигнал.

б.) Допуштење за спуштање биће му дано са земље понављањем истог сигнала, праћеним једном зеленом ракетлом „Вери“ или испрекиданим сигнаlima зеленом лампом.

15. — Црвена ракетла или црвена светлост значи да ваздухопловна справа не треба да се спусти.

16. — Ваздухоплов принуђен да се спусти ноћу треба предходно, да испали једну црвену ракетлу „Вери“ или са својим светлостима за пловидби да да серију кратких испрекиданих сигнала.

17. — Када ваздухоплов у опасности тражи помоћ, мораће тога ради употребити, било уједно, било раздвојено, ове сигнале:

а) Међународни знак за опасност S. O. S. помоћу оптичких или радио-телеграфских сигнала.

б) Сигнал за опасност помоћу застави N. C. међународног Кодекса.

в) За растојање помоћу квадратне заставе са једном лоптом или неком сличном ствари било изнад било испод ове.

г) Непрекидан звук каквим звучним апаратом.

д) Сигнал од узастопно испалених белих ракетли „Вери“ у кратком размаку.

18. — За назначење једном аероплану да се налази у близини забрањене зоне и да треба да промени пут, употребљавање се ови сигнаli:

а) Дању, три метка избачена у размаку од 10 секунди, чија ће експлозија образовати три облака дима, поређаних у правцу кога треба да се држи ваздухоплов.

б) Ноћу, три метка избачена у размаку од 10 секунди, чија ће експлозија давати беле звезде, поређане у правцу кога треба да се држи ваздухоплов.

19. — За наређење ваздухоплову да се спусти, употребиће се ови сигнаli:

а) Дању, 3 метка избачена у размаку од 10 секунди, и чије ће експлозије образовати црне или жуте облаке дима.

б) Ноћу, 3 метка избачена у размаку од 10 секунди, чије ће експлозије образовати црвену светлост или звезде. —

Сем тога, ако би се хтелo да се спречи спуштање каквог другог ваздухоплова а не оног на који се циљало, на њ ће се бацити из рефлектора млаз непрекидне светлости.

20. — а) У случају да сумаглица или магла заклони аеродром, овај може бити обележен балоном, који ће служити као ваздушни пловак, или ма каквим другим усвојеним начином.

б) При сумаглици, магли, снежној вејавици или јакој киши, било дању, било ноћу, ваздухоплов на води мора давати ове звучне сигнале:

1) Ако није укотвљен ни привезан, — Звук у размаку од два минута који ће се састоји из два позива, око пет секунди трајања, раздвојена размаком од једне секунде од прилике.

2) Ако је укотвљен или привезан, — Брзо лупање звона или звечке доста снажне, за време око 5 секунди са размаком највише од једног минута.

III ОДЕЉАК. Зборник прописа о саобраћају ваздухом.

21.— Аероплани морају увек ослобођавати пут слободним или привезаним балонима и ваздушним бродовима. Ваздушни бродови морају ослобођавати пут балонима, били они привезани или слободни.

22.— Ваздушни брод, који није господар правца свог пута, сматраће се као слободан балон.

23.— Када се прилике укажу, може се предвидети опасност судара са другим ваздухопловом, пажљиво водећи рачуна о правцу и нагибу пута којим се овај креће. Ако ни један ни други од та два елемента не претрпе знатније промене, може се сматрати да је судар могућ.

24.— Израз „опасност од судара“ обухвата сваку опасност несрећног случаја који може да наступи услед врло великог приближавања двају ваздухоплова. Сваки ваздухоплов коме ови прописи обавезно налажу да се удаљава

од другог ваздухоплова ради избегавања судара, мора, према дотичним приликама, одржавати довољно растојање.

25.— Узимајући тачно у обзир прописе о ризику судара предвиђене 24 параграфом, ваздухоплов са моторима мора увек да маневрује према прописима предвиђеним параграфом 22 и следећим, чим примети да ће, продуживши свој пут, проћи најмање двестотине метара од другог ваздухоплова.

26.— Када се два ваздухоплова са моторима сусретну спреда или скоро спреда, сваки од њих има да се удаљује у десно.

27.— Када два ваздухоплова с моторима иду путевима који се укрштају, онда ваздухоплов који види други са своје десне стране мора овај пропустити.

28.— Ваздухоплов, прстижући други, мора, да би га прешао, удалити се од њега, скренувши свој пут на десно а не испод њега.

Ако један ваздухоплов иде на други ваздухоплов путем нагнутим за 110 степена на пут којим иде онај други, то ће рећи налази се у односу према овом, у положају, да не може ноћу распознати ни једну од светлости на странама тог ваздухоплова, сматраће се као да хоће да пређе овај последњи, и никаква доцнија промена пута, којим иду оба ваздухоплова, не може учинити да се сматра први као да тражи да се укрсти са другим у духу овог Правилника или да се са њега диже обвеза да се држи растојања достигнутог ваздухоплова, док тај последњи у велико не пређе.

Како, дању, ваздухоплов који прелази, под горе назначеним околностима, не може увек

са сигурношћу знати да ли ће његов пут проћи спреда или позади другог ваздухоплова, он мора, у случају сумње, сматрати се као да је у положају ваздухоплова, који сустиже други и удалити се с пута којим иде тај други.

29. — Када овај Правилник прописује једном од двају ваздухоплова да пропусти други, овај последњи мора одржати свој првобитни правац и брзину. Ако ипак услед магле или ма каквог другог узрока, два ваздухоплова буду тако близу један другом, да се судар не може избећи маневровањем првог, достигнути ваздухоплов мора преузети иницијативу маневровања на најефикаснији начин, да би се избегао судар.

30. — Сваки ваздухоплов позван овим Правилником да се склони с пута другом мора што више да избегава да се с њим укрсти спреда.

31. — Сваки ваздухоплов који иде једним званично признатим путем, мора да држи десну страну тога пута, колико је то могуће без велике опасности.

32. — Ниједан ваздухоплов спреман да се дигне са земље или воде не сме се кренути, ако би био могућан судар с неким ваздухопловом који се спушта.

33. — Сваки ваздухоплов, који се налази у облаци, сумаглици, магли, или ма под каквим другим условима рђаве видљивости, треба да маневрује с предострожношћу, водећи строго рачуна о околностима у којима се налази.

34. — Саображавајући се овим прописима, ипак не треба губити из вида такве опасности пловидбе и судара или сваке друге околности

услед којих ће бити потребно удалити се од ових правила, да би се избегла непосредна опасност.

IV ОДЕЉАК. Баласт.

35. — Забрањено је бацати из ваздухоплова у ваздуху сваки други баласт осем ситног песка или воде.

V ОДЕЉАК. Правила за ваздушно кретање изнад и у близини аеродрома.

36. На сваком аеродрому биће, на узвишеној тачки, истакнута застава, која ће давати ваздухопловима, који хоће ту да се спусте или да се одатле подигну, а који су приморани да изврше један окрет, назначење бојом заставе да тај окрет мора бити извршен на лево, то ће рећи у супротном правцу кретања казаљке на сату, или десно (у правцу кретања казаљке на сату). Бела застава назначаваће да окрет мора бити извршен на десно, и у том случају застава мора стално остати с десне стране ваздухоплова, то ће рећи са стране која носи зелену светлост; а црвена застава значиће да ваздухоплов мора да изврши окрет на лево, црвена застава мора остати са леве стране која носи црвену светлост ваздухоплова.

37. — Аероплан, полазећи са аеродрома, сме да изврши један окрет тек на 500 метара растојања од тачке најближе обиму, и, ако кружи мора то чинити саобразно правилима утврђеним у претходном параграфу.

38. — Сваки аероплан летећи, на даљини између 500 и 1000 метара растојања од најближе тачке аеродрома, мора се придржавати Правила о кружењу горе утврђених, сем ако се не налази преко 2000 метара висине.

39. — Акробатска спуштања забрањена су на аеродромима Држава Уговорница који су отворени међународном саобраћају. Забрањено је аеропланима да врше акробатска вежбања на растојању мањем од 2000 метара од најближе тачке једног од тих аеродрома.

40. — На сваком аеродрому правац ветра биће јасно назначен једним или неколиким од усвојених начина, као T. за спуштање, рукавима за ветар, димом и т. д.

41. — Сваки аероплан, који полази са аеродрома намењеног међународном саобраћају или се на њега спушта, мора то чинити уз ветар, ако томе нема препрека проузрокованих положајем места.

42. — Ако се два аероплана истовремено приближују аеродрому да се ту спусте, виши аероплан мора маневрирати тако да избегне аероплан који лети на нижем нивоу и за спуштање мора се придржавати правила из параграфа 28 о престизању.

43. — Пут ће се оставити слободан сваком аероплану који покуша да се спусти на аеродром, пошто је дао сигнале за опасност.

44. — Сваки аеродром биће по могућности подељен на три зоне, кад га посматралац гледа уз ветар. Десна зона биће зона за полазак, зона на лево за спуштање; између тих двеју зона биће неутрална зона. Аероплан који хоће да се спусти мора то извршити што је могућно

ближе неутралној зони, али се има поставити на лево од сваког другог аероплана који се већ спустио. Пошто је успорио свој ход, или је престао да трчи по земљи, аероплан ће одмах отићи у неутралну зону. Исто тако аероплан који се подиже, то ће чинити у делу зоне за полазак, што више на десно, држећи се што више десно од сваког другог аероплана који полази или се спрема за полазак.

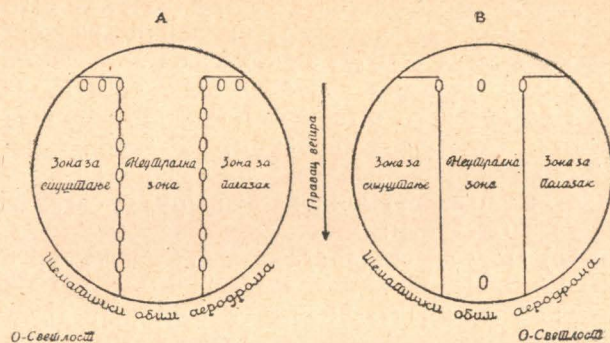
45. — Ни један аероплан неће почети дизати се пре него што је претходни аероплан потпуно ослободио аеродром.

46. — Горња правила примениће се исто тако на спуштање ноћу на аеродроме; сигнали ће тада бити ови:

а) Црвена светлост назначиваће да кружења морају бити извршена на лево; зелена светлост обавештаваће да она морају бити извршена на десно (види параграф 36). Зона на десно биће назначена белим светлостима тако да образују обрнуто L или вешала; зона на лево биће означена на исти начин. Оба вешала биће постављена леђа у леђа, тако да дуги краци обележавају границу неутралне зоне. Спуштање ће се стално вршити у правцу дугог крака а идући ка малом краку. Светлост намештена на крају дугог крака мора бити на тачки што ближе обиму на који аероплан има да сиђе без опасности. Светлости које иду дуж краћег крака назначиваће крај терена, на коме се спуштање може обавити у потпуној сигурности. Аероплан затим не сме прећи малу страну вешала (види кроки А.).

б) Ако се жели штедња у осветљењу и особљу, може се употребити овај систем:

Са стране изложене ветру биће постављене две светлости тако да обележавају крај неутралне зоне одређене у параграфу 44., линија која спаја ватре заклапаће прав угао са правцем ветра.



Друге две светлости биће постављене као што следује: једна у средини праве која везује прве две; друга, на крају аеродрома са супротне стране а на једној паралелној правцу ветра повученој кроз претходне светлости и та паралелна сече осу неутралне зоне (Види кроки В.).

Допунске светлости могу бити симетрично постављене дуж крајева неутралне зоне и, на крајњим тачкама линија за подизања и спуштања, на линијама које спајају три светлости поређане на страни изложеној ветру.

47.— Привезан балон, змај или привезан ваздухопловни брод не може се, без специјалног допуштења, подићи у близини аеродрома, изузев случајева предвиђених у параграфу 20.

48.— Подешени знаци и сигнали биће постављени на све сталне објекте опасне за пловидбу ваздухом, у зони од 500 метара ширине око свих аеродрома.

VI. Опште напомене.

49.— Сваки ваздухоплов који маневрује на води својим сопственим средствима, мора испуњавати све прописе установљене ради избегавања судара на мору, према томе има се сматрати као парни брод, само ће имати светлости назначене овим Правилником, а не оне предвиђене поморским Правилницима за парне бродове; сем тога неће употребљавати звучне сигнале сем у случајевима предвиђеним горњим параграфима 17 и 20. Претпоставиће се шта више да не чује те сигнале.

50.— Ни на један од прописа овог Правилника не може се позивати да би се ослободио одговорности ваздухоплов или његов сопственик, његов пилот или његова посада, за последице немарности, било при употреби светлости или сигнала, било у погледу стражарске службе, било у примени правила за пловидбу ваздухом у нормалном времену, или под нарочитим околностима случаја узетог у обзир.

51.— Ни на један од горњих прописа неће се тако исто моћи позивати за оправдање у случају прекршаја специјалних правилника устаљених и надлежно обнародованих, односно кретања ваздухоплова у близини аеродрома и других места. Придржавање ових правилника биће обавезно за све сопственике, пилоте и посаду ваздухоплова.

Прилог Е. Минимални услови постављени за добијање диплома пилота или навигатора.

1 ОДЕЉАК. Дипломе пилота аероплана и хидроплана.

А. — Диплома за пилота аероплана и хидроплана за туризам.

(која не важи за јаван саобраћај)

1. — Практичне пробе.

При свакој практичној проби кандидат мора бити сам у аероплану.

а) *Пробе за висину и понирање.* Један лет без спуштања, за време којег пилот мора да остане најмање један сат на висини преко 2000 метара изнад тачке поласка. Слушање се има завршити понирањем са мотором заустављеним на 1500 метара изнад терена за спуштање. Спуштање ће се извршити, без употребе мотора, у кругу 150 метара у пречнику око једне тачке коју напред одреди испитивач.

б) *Проба уметности.* Лет око два стуба (или два пловка) удаљених 500 метара један од другог, описујући серију од пет осмица (8) пошто је свако кружење извршено око једног од стубова (или пловка). Тај лет ће се вршити на висини испод 200 метара над земљом (или водом), а да се не додирне земља (или вода). Спуштање ће се извршити:

1. Заустављајући потпуно мотор или моторе најдоцније кад ваздухоплов додирне земљу (или воду);

2. Заустављајући ваздухоплов бар 50 метара од утврђене тачке коју кандидат одреди пре поласка.

2. Специјална знања.

Правилник о Светлостима и Сигналима и Зборник Прописа о ваздуху. Прописе о кретању ваздухом изнад и у близини аеродрома. Практична знања из Међународног ваздухопловног законодавства.

Б. — Диплома пилота аероплана који служе за јавни саобраћај.

1. — Практичне пробе.

При свакој практичној проби кандидат мора бити сам на авиону.

а) *Пробе за висину, понирање и вештину* исте су као и за диплому пилота туристичког аероплана. Кандидати, који већ имају ту диплому, неће морати по други пут да издржавају те пробе.

б) *Проба издржљивости* од најмање три стотине километара изнад земље или воде, са повратком на полазну тачку. Тај пут мора бити на истом ваздухоплову и у року од осам часова. Састојаће се из два обавезна спуштања (са потпуним заустављањем апарата) ван полазног места на тачкама унапред одређеним од стране испитивача.

При поласку, кандидат мора бити обавештен о путу који има да пређе и снабдевен потребним картама. Испитивачи ће решити да ли је пут правилно извршен.

в) Ноћни лет.

Један лет од тридесет минута извршен на висини најмање од петстотина метара. Тај лет може почети најмање два сата после заласка сунца, а свршити се најмање на два сата пре изласка сунца.

2. — Технички испити.

Кандидат који је задовољавајуће положио практичне испите биће позван да полаже испит из ових предмета:

а) Аероплани и Хидроплани.

Теориско знање закона о отпору ваздуха и његовим утицајима на површину крила и равни репа, на крму за правац и висину и о елиси; о функцијама разних делова ваздухопловних справа и њихових команди.

Монтажа аероплана и његових разних делова.

Практични опити реглаже.

б) Мотори.

Општа знања о експлозивним моторима и функцији њихових органа, општа знања о конструкцији, спајању, дотеривању и особинама аеропланских мотора.

Узроци рђавог функционисања мотора; узроци кvara.

Практични испит из најчешћих оправака мотора.

в) Специална знања.

Прописи о Осветљењима и Сигналима, Зборник Правила о ваздуху и Правила о кретању ваздухом изнад и у близини аеродрома.

Практична знања о специјалним условима ваздушног саобраћаја и међународног ваздушног законодавства. —

Читање карата, оријентација, одређивање тачака, елементарна метеорологија.

Примедбе

Практичне пробе морају бити завршене у најдужем року од једног месеца. Оне се могу обављати ма којим редом, свака од њих може имати два покушаја. Њих ће оверавати овлашћени испитивачи, који ће достављати извештај надлежним властима.

У званичним извештајима увек ће се помињати сви инциденти, а нарочито они који су произишли при спуштању. Пре сваке пробе кандидати морају показати испитивачима неоспорена документа о идентичности.

При свима практичним испитима мора се носити барограф или дијаграм, оверен лист од стране испитивача биће прикључен извештају.

Пилоти који имају војну диплому имају права на диплому пилота за туризам; али да би добили диплому пилота ваздухоплова намењеног јавном саобраћају морају предходно да полажу техничке испите о пловидби, предвиђене под насловом Б. 2. (в).

II. Диплома пилота слободног балона.

1. Практичне пробе:

Кандидат мора да изврши ова пењања:

1. Дању: Три поучна пењања;

Једно пењање својим руковањем под надзором наставника;

Једно пењање сам у балону.

2. Ноћу: Једно пењање сам у балону.

Свако пењање мора трајати најмање два сата.

2. Теориски испити.

Елементарни закони аеростатике и метеорологије.

3. Специјална знања.

Општа познавања балона и његовог прибора; пуњење; реглажа; управљање једним пењањем; инструменти; предострожности против хладноће и на великим висинама.

Међународни Правилник о Светлостима и Сигналима и Зборник прописа о ваздуху; Правила о кретању ваздухом изнад и у близини аеродрома.

Практична знања о међународном ваздушном законодавству, читање карата и оријентација.

III. Диплома пилота ваздушних бродова.

Сваки пилот ваздушног брода мора имати диплому пилота слободног балона.

Има три класе пилота ваздушних бродова.

Пилот са дипломом прве класе може командовати свима врстама ваздушних бродова.

Пилот са дипломом друге класе може командовати ваздушним бродовима запремине до 20.000 куб. метара.

Пилот са дипломом треће класе може командовати ваздушним бродовима запремине до 6.000 кубних метара.

Сви официри пилоти војних или маринских ваздушних бродова имају права на диплому треће класе.

Сви официри пилоти војних или маринских лађа који су командовали лађама преко 6.000 куб. метара, имају права на диплому прве класе.

Услови који се траже за диплому треће класе.

1. — Практичне пробе.

а) Двадесет оверених пењања (од којих три ноћу) извршених на једном ваздушном броду пошто је свако пењање трајало бар један сат. У бар четири пењања, кандидат ће имати сâм, под надзором официра команданта ваздушног брода, да рукује балоном за све време пута, рачунајући ту полазак и спуштање.

б) Једно путовање најмање од 100 километара према напред утврђеном путу, које ће се завршавати ноћним спуштањем. То ће путовање бити извршено у присуству једног званичног инспектора на броду.

2. — Теоријски испит.

Аеростатика и метеорологија, густина гасова, Маријотов и Геј Лисаков закон, барометарски притисак, Архимедов принцип, стišљивост гасова, читање и употреба обавештења и метеоролошких карата.

Физичко и хемијско својство лаких гасова и материјал употребљен за конструкцију ваздушних бродова.

Општа теорија о ваздушним бродовима. Динамичка својства тела при кретању кроз ваздух.

3. — Општа знања.

Елементарно познавање експлозивних мотора.

Елементарна пловидба; употреба бусоле; начин изналагања тачке.

Пуњење балона; спремање, реглажа, маневровање; команде и инструменти.

Услови који се захтевају за диплому друге класе.

1. — *Практичне пробе.*

Сваки кандидат за диплому друге класе мора већ имати диплому треће класе и најмање четири месеца проведених у служби као пилот треће класе на једном ваздушном броду. Сем тога мора извршити бар десет пењања, као пилот треће класе на ваздушном броду од преко 6 000 кб. метара за време којих је, под надзором официра команданта, сам управљао ваздушним бродом за све време пута, рачунајући ту и полазак и спуштање.

2. — *Теоријски испит.*

Проширена знања по питањима унесеним у програм за добијање дипломе пилота треће класе.

Услови који се захтевају за диплому прве класе.

Практичне пробе.

Сваки кандидат за диплому прве класе мора имати диплому друге класе и активно провести бар два месеца као пилот друге класе на ваздушном броду, сем тога треба да изврши као пилот друге класе на ваздушном броду преко 20.000 куб. метра, бар пет пењања, за време којих је под надзором официра команданта сам водио ваздушни брод, за све време пута рачунајући ту и полазак и спуштање.

Свако пењање морало је трајати бар један сат, са минимумом од петнаест часова укупно за свих пет пењања.

Теоријски испит.

Као и за Диплому друге класе.

IV Диплома навигатора.

Сваки ваздухоплов намењен јавном саобраћају са више од десет путника, који има да врши сталан пут над земљом, између тачака удаљених преко 500 км., или ноћна путовања или пак путовања над морем, између тачака удаљених преко 200 км., мора имати на себи једног дипломираног официра навигатора, коме је издана диплома на основи положеног практичног и теориског испита из ових предмета:

1. — *Практична астрономија.*

Право кретање и привидно кретање небеских тела. Разни изгледи небеског свода.

Часовни угао, средње време, астрономско време.

Облик и димензије земље.

Глобус и небеске карте.

Методи за одређивање географске ширине и дужине, време и азимут.

2. — *Пловидба.*

Карте земаљске и маринске и њихово читање.

Бусола, промене, инклинација; магнетски меридијан.

Путови, одређивање полова компасом и његове коректуре.

Компензација бусоле (техничка и практична). Срачунавање азимута.

Путовање по процени, срачунавање релативне брзине, одступање, таблице коректуре. Кронметри, корекција и упоређивање. Секстатни, њихова реглажа. Познавање времена или Nautical Almanac. Одређивање места помоћу азимута и висине звезда.

Пловидба по луку великог круга. Инструменти за ваздушну пловидбу.

3. — *Општа знања.*

Међународни правилници за ваздушну и поморску пловидбу.

Међународно ваздухопловно законодавство.

Практична знања из метеорологије и употреба метеоролошких карата.

V *Лекарско Уверење.*

Међународни лекарски услови за способност за пловидбу ваздухом.

1. — За добијање одобрења, било за пилота, било за навигатора, било за механичара ваздухоплова, намењеног јавном саобраћају, сваки кандидат мора се подврћи прегледу лекара специјално назначених и овлашћених за ово, од стране Државе Уговорнице којој он припада.

2. — Лекарски прегледи, како за избор почетника, тако и за периодичну ревизију пловидбеног персонала, односиће се на ове физичке и душевне способности:

а) Раније болести наследне и личне, а нарочито, равнотежа нервног система. Одсуство сваког душевног поремећаја или ма каквог моралног или физичког недостатка, који

би могли имати утицаја на безбедност пловидбе ваздухом.

б) Пилоти и официри навигатори који су ангажовани за јавни саобраћај морају имати бар деветнаест година.

в) *Општи хируршки преглед.* — Авијатичар или навигатор не сме боловати ни од какве ране, нити да је издржао какву операцију, нити имати ма какав урођени или доцније добивени недостатак, који би му могао сметати за сигурно управљање ваздухопловом.

г) *Општи унутрашњи преглед.* — Авијатичар или навигатор не сме патити ни од какве болести или слабости, која би могла изненада да га поремети у управљању ваздухопловом. Мора имати срце, плућа, бубреге, нервни систем, способне да издрже утицај висине и дугот лета.

д) *Преглед очију.* — Авијатичар или навигатор мора имати оштрину вида у колико изискује потреба његове службе. Ни један пилот или официр навигатор не треба да има више од две диоптрије латентне хиперметропије, а мускуларна координација мора бити осетљива на рефракцију. Поље вида сваког ока и распознавање боја морају бити нормални.

ђ) *Преглед ушију.* — Средње уво мора бити нормално. Авијатичар или навигатор мора имати оштрину слуха у колико изискује потреба његове службе.

е) Ушна труба мора бити неповређена и не претерано раздражљива ни осетљива.

ж) *Преглед носа и грла.* — Авијатичар или навигатор мора имати потпуно отворен носни канал и не сме имати никаква озбиљна обо-

љења, акутна или хронична, горњих канала за дисање.

3. — Свака од Држава Уговорница треба привремено да одреди своје методе прегледа, док појединости и минимални услови за прегледе сада у употреби не буду доцније усвојени, на специјалној конференцији, од стране лекарских представника које овласти Међународна Комисија за ваздухопловство.

4. — Кандидат који је испунио горе изложене услове добиће повољно лекарско уверење које ће му служити за добијање дозволе.

5. — У намери да би се могла вршити констатација о одржавању способности за пловидбу ваздухом, сваки авијатичар или навигатор мора бити периодично прегледан бар сваких шест месеци и закључци тих прегледа биће прикључени његовим документима. Тако исто и у случају болести или несрећног случаја, мораће се увек понова утврдити његова способност за пловидбу ваздухом. Датум и резултати тих допунских прегледа биће уписани у диплому пилота или официра навигатора.

6. — Један авијатичар или навигатор који је пре ове Конвенције доказао способност за пловидбу ваздухом не може бити искључен из реда летећег особља, што не испуњава све услове овде изложене све дотле, док је год сачувао ту способност.

7. — Свака Држава Уговорница може, ако нађе за потребно, да појача горе предвиђене услове, али, у сваком случају, минимални услови који се траже овом Конвенцијом, морају бити задржани за међународни саобраћај.

Прилог Ф. Међународне карте и ваздухопловне белеге

Међународне карте и ваздухопловне белеге биће израђене саобразно овим општим правилима :

1 ОДЕЉАК. Карте

1. — Биће заведене две врсте ваздухопловних карата ниже назначених под именом „Генералних карата“ и „Нормалних карата“.

2. — Генералне карте, а тако исто и нормалне, биће у начелу израђене према правилима усвојеним на Међународној Конференцији одржаној у Лондону 1909. год. и у Паризу 1913. године, ради установљења „Светске карте у размери 1: 1.000.000“.

Примедба. — Извод из резолуција усвојених на Конференцијама у Лондону и Паризу:

Листови светске карте 1:1.000.000 обухватају једнообразно 6 степени географске дужине и четири степена ширине. Прегледни лист састављен је од подневака од по 6 степени почевши од Гринвичког меридијана и упоредницама повученим од по 4 степена почевши од Полутара.

60 сферних исечака по подневцима по 6 степени ширине нумерисаани су од 1 до 60, почевши од Гринвичког меридијана па идући на исток.

Са сваке стране Полутара, до 88° географске ширине, 22 паралелне зоне од 4 степена висине биће обележене са 22 слова од A до V.

Две поларне калоте полупречника, од два степена, обележене су словом Z.

За северну хемисферу, сваки лист карте биће обележен словом N., за њим следује слово зоне и нумера сферног исечка који се укрштају на слову о ком је реч. Нпр. N.K. — 12.

За јужну хемисферу почетно слово N замењено је словом S. Нпр. S.L. — 28.

3. — Дужине, раздаљине, ширине и висине, биће изражене у метрима. Но ипак свака земља има права да дода још исте елементе изражене својим домаћим јединицама.

4. — Конвенционалне боје и знаци, као и усвојени начин за публикацију светске карте у милијонитој размери, треба, у колико је више могуће, да буду употребљене и у међународним ваздухопловним картама.

5. — За „Генералне карте“ употребљавање се Меркаторова пројекција, са степеном географске дужине представљеном дужином од 3 см. Подневци и упоредници назначени у целим степенима биће извучени танким линијама; они пак који образују ивице листова светске карте у милијонитој размери биће извучени пуније. Обележавање тих последњих листова биће исто као и код милијоните карте.

6. — Свака генерална карта имаће наслов на француском језику „Carte générale aéronautique internationale“ (види примерак 1. — у прилогу) и испод превод овог назива на језику оне земље која карту издаје. Тако исто она ће носити погодно географско име

Сваки лист носиће бар ова обавештења: општу физиономију терена и географска имена, радиотелеграфске станице, поморске куле светиље са висином светлости и њеним домаћајем на површини морској, боју и размак одсева; државне границе; забрањене зоне; главне ваздушне путеве; линије једнаке магнетске деклинације; растојања од јужног Пола; земљописну дужину и ширину (види параграф 7) са назначеним, на ивици, бројевима одговарајућих сферних исечака и словима зона милионите карте света; објашњење конвенционалних знакова, на француском или енглеском, и на језику земље која карту издаје; име завода који издаје карту; датум издања и наредна издања.

7. — „Нормална карта“ биће израђена у размери 1:200.000.

Примедба. — За земље ретко насељене, размера при свем том може бити према даном случају, 1:500.000 или чак 1:1.000.000.

Осим уобичајног обележја географске ширине и дужине, листови нормалне карте садржаваће у једном правоугаонику, геодетске координате и то: с једне стране, угловну раздаљину од јужног пола, која расте од 0° до 180° до северног пола, и с друге стране, нову географску дужину повучену од почетног подневка по Гринвичу, рачунајући је од 0° до 360° идући увек на исток.

8. — Сваки од листова нормалне карте носиће наслов на француском језику: Carte normale aéronautique internationale“ (види овде приложену слику II), а испод тога превод тог наслова на језику земље која издаје карту. Сваки лист обухватаће један степен земљо-

писне дужине и један степен земљописне ширине. Он ће носити назив по имену најважнијег места обележеног на томе листу и по новим координатама (види параграф 7) од југозападног угла од тог места, пошто је раздаљење од пола назначено на првом месту и пошто је број јединици степена двеју координата изражен крупнијим цифрама.

Примери. — Лист ограничен на југу упоредником од 49° , (што одговара раздаљини од 130° од јужног пола) и на западу меридијаном од 2° E (што одговара 182° нове географске дужине) биће обележен: 139—182.

Тако исто лист ограничен на југу упоредником од 36° , S (што одговара даљини од 54° од јужног пола) и на западу меридијаном 7° W (што чини 173° за нову дужину) биће обележен: 54—173.

9. — Сваки лист нормалне карте садржаће, у колико су познати, ове елементе:

а) У самоме оквиру: пруге од по $20'$ меридијана и упоредника; путеве, подељене у две класе према степену видљивости за авијацичаре; железнице свију врста; вароши и варошице, са њиховим контурама и трасама главних јавних путева који их пресецају; села са истим подацима ако је могуће, или у противном обележења једним мањим кругом; главне црте хидрографског система на површини; пошумљене пределе и све друге површине незгодне за спуштање авиона; ваздушна пристаништа, хангаре за моторне балоне, инсталације за пуњење балона; терене за спуштање припремљене на земљи или води; аеронаутичке белеге; земаљске куле светиље и сталне све-

лости за пловидбу; поморске куле светиље са висином осветљења, њиховим домашајем на морској површини, бојом и размаком одсева; радио-телеграфске станице, метеоролошке станице; ваздушне линије за пренос електричне енергије; значајне предмете; државне границе се царинским улазима предвиђеним прилогом Н. (чл. 2.); забрањене зоне; главне ваздушне путеве; имена главних водених површина; вароши и варошице; рељеф земљишта представљен шафирањем и висинске коте окружене елипсом на највишим тачкама. Пример: 712

б) На ивици: назив који ће садржавати број листа, име места које је изабрано за њихово назначење; размер на оквиру градуисан на минуте; имена наредних листова; географске ширине и удаљења од јужног пола; географске дужине, стару и нову (види параграф 7.): размерник даљине градуисан на километре; опис конвенционалних знакова на француском или енглеском језику и језику земље која је издала карту; дијаграм средње магнетске деклинације, у опсегу листа; обележја са скраћеним бројевима дотичног листа и осам наредних листова по странама или по угловима, као и границе и имена земаља делом представљених на тим листовима; име завода који карту издаје и датум издања.

10. — На генералним картама или листовима нормалне карте наслови, имена, обележја дијаграми и објашњења знакова биће саобразни приложеном моделу (Цртеж I и II).

11. — На првом месту издаће се генералне карте и листови нормалних карата, као и вође

ваздушних путева евентуално одређених међународним споразумима.

Примедба. — Што се тиче збрке и погрешака које би могле наступити при изради аеронаутских карата употребом уобичајених топографских начина, најбоље се препоручује да се помоћу ваздушних извиђања, извршених дуж најважнијих путева, прикупе сви потребни податци односно несрећних случајева, који би се унели у те карте, да би се тиме одговорило потребама пилота.

II Описи систем ваздухопловних белега.

1. — Ваздухопловне белеге постављене на земљи или на крововима грађевина морају садржавати бројне и графичке упуте са листова нормалне ваздухопловне међународне карте. У том циљу, свака од ових белега ће показивати (види доњи цртеж):

а) Скраћени број листа на коме се она налази:

б) Представљање самог оквира тога листа у облику правоугаоника, чије су краће стране окренуте у правцу север-југ и отворене ка северу, ако се белега налази на јужној половини, или ка југу ако се белега налази на северној половини.

в) Релативни положај белеге на одговарајућем делу полулиста означен је великом тачком, на најприближнији начин.



Белега на доњој половини листа 92 (Мале стране окренуте север-југ).

Белега на горњој половини листа.

Две цифре које сачињавају скраћени број листа морају бити стављене, било уз бочне стране, било изнад или испод отвореног правоугаоника, али никад у самом правоугаонику.

Када су више белега намештене близу једна друге, што може створити збрку, може се, да би се оне распознавале, употребити, место округле тачке, четвороугла, троугла тачка или у облику звезде.

Правоугаони оквир и цифре морају имати бар димензије које су означене на скици.

2. — Ваздухопловне белеге морају бити нарочито постављене дуж усвојених међународних ваздушних путева.

Примедба. — Потребне мере за евентуално ноћно осветљење ваздухопловних белега биће доцније утврђене, на основу искуства, старањем Међународне Комисије за Ваздухопловство.

Прилог G. Прикупљање и разашилање метеоролошких обавештења.

1. *Природа и предмет метеоролошких обавештења која имају давати Државе Уговорнице.*

А) „Статистички податци“ имају за циљ да означе степен безбедности појединих путева и аеродрома за разне типове ваздухоплова. Ти статистички податци садрже:

а) анализе и изводе прегледа метеоролошких обавештења која се односе на прошлост;

б) прегледе текућих посматрања.

Б) „Текућа обавештења“ намењена:

а) за вођење текућег регистра о стању атмосфере;

б) за предвиђање времена.

Та текућа обавештења обухватају:

1. Резултате свакодневних посматрања.

2. Листе метеоролошких станица где су та посматрања извршена.

В) „Предвиђања“ састављена у сврху обавештења заинтересованих где и кад је могуће летење као и најбољи услови под којима оно може бити извршено.

Ова предвиђања представљају стање предвиђених услова, као:

а) „Предвиђање за кратко време“, на три или четири часа;

б) „Нормално предвиђање“ за двадесет или тридесет часова у напред;

в) „Предвиђање за дуже време“ за два или три дана у напред;

г) „Предвиђање пута“ за специјалне зоне и путеве за време од шест наредних часова.

2. *Поступци при употреби и дашуми издавања појединих шипова обавештења.*

А) „Статистичке податке“ издавање Централни Метеоролошки Биро-и у колико се тиче општих обавештења, и то:

а) За анализе и изводе прегледа по датумима за протекло време, публикацијом специјалних записника који ће садржавати средње вредности, учестаност и крајње вредности главних метеоролошких елемената, допуњене картама и дијаграмима; поглавито ће се давати упути о познатим пределима, да би се изнеле појединости са метеоролошког гледишта.

б) За изводе текућих посматрања, месечном публикацијом вредности прикупљених сваког месеца.

Б) „Текућа обавештења“ слаће Метеоролошки Биро-и Метеоролошким Биро-има, и то;

а) Резултате свакодневних посматрања телеграфским путем:

1. Редовне извештаје у одређено време (види Додатак I).

2. Специјалне извештаје, ако буду тражени у међувремену (види Додатак II).

б) Листу станица, кад год је потребно, да остале земље буду обавештене о месту где су посматрања вршена и да би им се у исто време

назначили месни и топографски детаљи који опредељују атмосферске прилике у свакој станици.

В) „Предвиђања“ дају метеоролошки Биро-и као општа обавештења, путем штампе и телеграма, другим земљама, на њихов захтев или пак саопштавања заинтересованима ма којим средством које нађу за најбоље (види Додатак III.).

ДОДАТАК I. Редовни извештаји.

Има две врсте извештаја, и то:

1. — Појединачни извештаји.

2. — Укупни извештаји.

1. — Појединачни извештаји садрже резултате посматрања на свакој станици у часовима: 0100, 0700, 1300 и (1800 или) 1900 [средње време по Гринвичу (Т. М. G.)] Ти извештаји састављају се чим су посматрања извршена и одмах се достављају Станици или Централном Биро-у за прикупљање; када је састављање извештаја могуће или довољно бар за два од тих часова, ови последњи треба да буду раздвојени интервалом од 12 сати. (Желети је да часови, сада утврђени, буду доцније међународним споразумом замењени овим часовима. 0300, 0900, 1500 и 2100 Т. М. G.).

Свакада, када је год могуће, извештаји треба да дају податке о овим елементима:

1. Ветру.
2. Атмосферском притиску.
3. Температури и влази.
4. Магли и видљивости.
5. Облацима.

6. Падежу (киша, снег, град ит.д.)

7. Олујини, ураганима, циклонима, бурама са прашином.

8. Осталим атмосферским појавама.

9. Стању мора.

а тако исто податке о струјама, температури и влази у високим слојевима атмосфере, и сва обавештења добивена од станица које имају могућности да врше посматрања ове природе.

Извештаји ће бити састављени по моделима и кодексима изнесеним у Додатку IV.

2. — Укупни извештаји су скуп појединачних извештаја које прими једна Станица или централни Биро, и преда их другим централним Биро-има.

Ти извештаји су подељени на три класе.

1-ва класа. Извештаји састављени на један и по час од момента када су посматрања извршена у локалним станицама; они се достављају у рејону од 1500 километара главним Биро-има осталих земаља. Централни Биро је обично у том случају главни Биро земље која предаје.

2-га класа. Извештаји који имају за циљ, да дају земљама, удаљеним преко 1500 км, битна обавештења за изразу њихових сопствених предвиђања. Централни је Биро неке државе, у овом случају онај, који има безжичну телеграфску станицу великог домета т.ј. која је у стању да достигне бар 3000 км. Извештаји друге класе састављају се у року од три часа од момента посматрања. Њих сачињавају изводи извештаја прве класе (види Додатак IV.) Они морају садржати предвиђање времена у Земљи порекла.

3-ћа класа. Извештаји које предају локални центри другим локалним центрима у рејону од 5.000 км. Извештаје ове природе сачињавају изводи из извештаја прве класе (види Додатак VI) потеклих од суседних станица и састављених 30 минута после посматрања.

ДОДАТАК II. Нарочити извештаји.

Нарочити извештаји садрже резултате сталних посматрања, прикупљене из места, у којима се налазе аеродроми, постављени на признатим ваздушним путевима, а снабдевени метеоролошким станицама. Они се шаљу у року од 30 минута на захтев Централног Бироа који припада аеродрому на путу о коме је реч. Највећа раздаљина одакле се ови извештаји могу тражити биће од 500 км. Захтеви се могу односити на слање часовних извештаја.

Ти извештаји ће се предавати телефоном и може их тражити једна Земља од друге кад се тиче међународног ваздушног пута; када се ови извештаји шаљу теографом, морају бити састављени у форми и по кодексу прописаним у Додатку IV.

ДОДАТАК III. Предвиђања.

„Предвиђања за кратко време“ састављена за период од 3 до 4 сата дају предвиђене услове за облаке, време, ветрове на површини и видљивост као и брзину и правац ветра на висинама од 1000 до 2000 м. са оценом повољности атмосферских прилика, о којима је реч, за разне типове ваздушних справа.

„Нормална предвиђања“ састављена за 20 до 30 часова унапред, дају слична обавештења само у општијим цртама.

„Предвиђања за дуже време“ дају пилоту општи преглед за два или три наредна дана.

„Предвиђања за путеве“ састављају два пута дневно централни Бирои према обавештењима добивеним од појединих станица, и садрже предвиђања атмосферских прилика, у разним регионима или путовима дотичне земље за шест часова унапред.

ДОДАТАК IV. Обрасци за извештај и кодекси ва њихово достављање.

Свака станица добиће један дозиван сигнал или сbeleжје састављен из групе слова или цифара који ће служити као њена ознака у извештајима и као позивни сигнал за безжичну телеграфију; обележја морају бити, различна једна од других.

Извештаји ће бити састављени помоћу симбола или метеоролошких слова. У саопштењима сваки ће симбол бити замењен шифром која ће означавати особености појединих одговарајућих појава, према следећим кодексима:

Метеоролошки симболи и њихово значење

BBB. = Барометарски притисак сведен на морски ниво и изражен у милибарима и десетима милибара, то ће рећи поправкама температуре, теже и грешке нуле на скали. Почетна

- цифра 9 или 10 биће изостављена у телеграмима.
- DD. = Правац ветра (оријентација према правом Северу а не магнетском Северу), узет на висини од 10 до 15 метара над земљом и обележен од 1 до 72 (види Кодекс X.)
- F. = Снага ветра изражена према Бофоровој скали, (сваки ветар јачи од 8—9 биће нарочито назначен на крају телеграма).
- ww. = Садашње време (Кодекс I.)
- TT. = Температура у апсолутним степенима А. (О.^о, А. = — 273^оС; 273^о А = 0^оС): прва цифра се неће предавати.
- A. = Врста ниских облака (Кодекс III.),
- L. = Величина облачности од ниских облака (изражена у десетинама покривеног неба; цело 10, означава цело небо покривено, у телеграмима биће замењено са О.).
- B. = Врста средњих или високих облака (Кодекс III.)
- M. = Величина облачности од средњих и високих облака изражених у десетинама покривеног неба.
- h = Висина базе ниских облака (Кодекс IV) [a.].
- WW = Атмосферски услови у прошлости (Кодекс II.)
- V = Видљивост (Кодекс V).
- H₁ = Релативна влага (Кодекс VI).
- S = Стање мора (Кодекс VII).
- β = Кретање барометарског дијаграма (Кодекс IX).

- bb == Барометарска варијација изражена у половинама милибара на три сата; систематски додати 50 за негативне варијације.
- F₁ = Повољност атмосферских услова за авионе (Кодекс VIII) [a].
- F₂ = Повољност атмосферских услова за ваздушне бродове (Кодекс VIII) [б].
- RR == Киша: 1^о дању; 2^о ноћу; висина у милиметрима и десетим милиметрима.
- MM == Максимална дневна температура.
- mm == Минимална ноћна температура.
- X == Резервни број.

Специјални симболи за ваздушне струје у висини

- H == Висина (Кодекс IV) [б].
- DD == Правац изражен према скали 1-72, т. ј. с расделом од 5^о (види Кодекс X).
- VV == Брзина изражена у километрима на сат (за брзине преко 99 употребљаваће се три цифре).

Специјални симболи за температуру и влагу у вишим слојевима ваздуха.

- p = Висина или притисак (Кодекс IV).
- NN = Процентуалност релативне влаге у дотично време.

Специјални симболи за колективне извештаје 2. класе.

- BB = Барометарски притисак у целим милибарима, са изостављеним почетним цифрама 9 или 10.

Модели шелеграма изражених у метеоролошким симболима.

РЕДОВНИ ИЗВЕШТАЈИ.

I-во Појединачни извештаји станица. Дозивни сигнал биће праћен следећом групом: BBDD — FwwTT — ALBMh. — wwVHS —

βbbF₁F₂M — RRMMX. (или RRmmX.)

Две допунске групе биће употребљене за извештаје који долазе из станица за посматрање струја у вишим слојевима. Прва од ових група биће група од 5 слова, означавајући да су извештаји о струјама у горњим слојевима дани групом која следује а која има општи облик HDDVV.

Друге две допунске групе уносиће се у извештаје које шаљу станице одређене за посматрање температуре и влаге у горњим слојевима ваздуха. Прва од ових група биће група од пет слова, означавајући да су температура и влага у горњим слојевима дани групом која следује и која има општи облик рТТНН.

(Примедба: Ове специалне групе од пет слова биће, у погледу сигнализације, корисно замењене специалним Морзевим знацима).

2. Укупни извештај прве класе. — Појединачни извештаји станица биће састављени у истом општем облику. Стање горњих слојева дано је на крају, за станице на које се односи, ваздушне струје у горњим слојевима биће назначене само за висине од 500, 1000, 2000 и 4.600 метара (види Кодекс IV [б].).

Пример укупног извештаја прве класе који даје обавештења потекла из четири станице А, В, С, D, од којих су две В и С дале обавештење о струјама у горњим слојевима ваз-

духа, а друге две В и D, податке о влази и температури у горњим слојевима.

Позивни знак за „А“ — BBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF₁F₂.

Позивни знак за „В“ — BBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF₁F₂.

Позивни знак за „С“ — BBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF₁F₂.

Позивни знак за „D“ — BBDD — EwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF₁F₂.

Група која означава да следују обавештења о струјама у горњим слојевима ваздуха:

Позивни знак за „В“ — HDDVV.

Позивни знак за „С“ — HDDVV.

Група која означава да следују обавештења о температури и влази у горњим слојевима:

Позивни знак за „В“ — рТТНН.

Позивни знак за „D“ — рТТНН.

3. Укупни извештај друге класе. Појединачни извештаји предају се узастопце по овој скраћеној форми:

Позивни знак за станице — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Податци о струјама у горњим ваздушним слојевима дају се на крају телеграма за висине 2.000 и 2.500 метара и то за одабране станице.

Пример општег извештаја друге класе који даје обавештења потекла из четири станице А, В, С, D, од којих станица В и С, дају обавештења о горњим слојевима ваздуха.

Позивни знак за станицу:

„А“ — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

„В“ — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

„С“ — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

„D“ — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Група која означава да слеђују појединости о струјама у горњим слојевима ваздуха:

Позивни знак за станице „В“ — HDDVV —
— — — — — „С“ — HDDVV —

Метеоролошка предвиђања за предео из кога она потичу.

4. *Укупни извештај шреће класе.* — Појединачни извештаји се предају узастопце по овој скраћеној форми:

Позивни знак станице: DDF₁F₂ — ALBMh — wwWWV.

(Примедба 1. Модели за предају „Специјалних извештаја“ и „Предвиђања“ нису још установљени).

(Примедба 2. Посматрања са бродова на мору и њихово телеграфско преношење захтевају нарочите аранжмане, што још није могло бити остварено. Иста је ствар и са посматрањима извршеним са ваздухопловних справа).

КОДЕКСИ

Кодекс I. — Садашње време — ww. —

Примедба. — Групе 00 до 49 примењују се на време без кише. Групе 50 до 70 и 77 до 97 примењују се на кишовито време.

Без магле или сумаглице.

- | | | |
|----|------|--------------------------------|
| 00 | Небо | потпуно без облака. |
| 01 | — | мање од половине покривено. |
| 02 | — | скоро у пола покривено. |
| 03 | — | скоро три четвртине покривено. |
| 04 | — | покривено са малим продорима. |
| 05 | — | потпуно покривено. |

Магла или сумаглица без кише.

- | | | |
|----|-----------------------------------|----|
| 06 | небо покривено маглом означено | 1. |
| 07 | „ „ „ „ | 2. |
| 08 | „ „ „ „ | 3. |
| 09 | „ „ „ „ | 4. |
| 10 | „ „ „ „ | 5. |
| 11 | „ „ „ „ | 6. |
| 12 | „ „ „ „ | 7. |
| 13 | „ „ „ „ | 8. |
| 14 | Лака сумаглица означена са | 1. |
| 15 | — — | 2. |
| 16 | Магла означена са | 3. |
| 17 | — — | 4. |
| 18 | — — | 5. |
| 19 | — — | 6. |
| 20 | — — | 7. |
| 21 | — — | 8. |
| 22 | Лака влажна сумаглица означена са | 1. |
| 23 | „ „ „ „ | 2. |
| 24 | Влажна магла означена са | 3. |
| 25 | — — | 4. |
| 26 | — — | 5. |
| 27 | — — | 6. |
| 28 | — — | 7. |
| 29 | — — | 8. |

Нарочити појаве када нису праћене кишом.

- | | |
|----|-----------------------|
| 30 | Влажан ваздух. |
| 31 | Изванредна видљивост. |
| 32 | Магла од прашине. |
| 33 | Роса. |
| 34 | Слана. |
| 35 | Иње. |
| 36 | Средња поледица. |
| 37 | Јака поледица. |

- 38 Круг око сунца.
- 39 Круг око месеца.
- 40 Венац око сунца.
- 41 Венац око месеца.
- 42 Поларна светлост.
- 43 Рафали.
- 44 Северац, јак ветар.
- 45 Тама.
- 46 Рђаво време, претеће.
- 47 Грмљавина.
- 48 Муње.
- 49 Муње и громови.

Киша и магла (50—58).

- | | | | |
|----|------------|---|----------------------------------|
| 50 | Киша слаба | } | са маглом означена са 2
или 3 |
| 51 | — средња | | |
| 52 | — јака | | |
| 53 | — слаба | } | са маглом означена са 4
или 5 |
| 54 | — средња | | |
| 55 | — јака | | |
| 56 | — слаба | } | са маглом означена од 6
до 8. |
| 57 | — средња | | |
| 58 | — јака | | |

Падези са рафалима ветра.

- 59 Киша лака.
- 60 — средња.
- 61 — јака.
- 62 Слаб град.
- 63 Средња киша с градом.
- 64 Киша јака с градом.
- 65 Слаба суградица.
- 66 Средња суградица.
- 67 Јака суградица.
- 68 Слаб снег.

- 69 Средњи снег.
- 70 Јак снег.

Пао снег.

- 71 Снег потпуно покрива земљу.
- 72 Снег са појединим деловима без снега.
- 73 Снежни сметови.
- 74 } Резервни бројеви.
- 75 }
- 76 }

Падези.

- 77 Ретка измаглица.
- 78 Средња измаглица.
- 79 Густа измаглица.
- 80 Слаба киша.
- 81 Средња киша.
- 82 Јака киша.
- 83 Слабо падање града.
- 84 Средње падање града.
- 85 Јако падање града.
- 86 Слаба суградица.
- 87 Средња суградица.
- 88 Јака суградица.
- 89 Слабо падање снега.
- 90 Средње падање снега.
- 91 Јако падање снега.
- 92 Слаба олуја без града.
- 93 Средња олуја без града.
- 94 Јака олуја без града.
- 95 Слаба олуја са градом.
- 96 Средња олуја са градом.
- 97 Јака олуја са градом.
- 98 } Резервни бројеви.
- 99 }

Кодекс II. — Метеоролошке прилике у прошлости.
— WW.

Примедба. — Групе 00 до 40 примењују се на време без падежа.

Групе од 50—50 примењују се на време са падежима.

Без кондензације и магле.

- 00 — Небо без облака.
- 01 — Небо скоро потпуно плаво; облаци на средњим висинама или високо.
- 02 — Небо скоро потпуно плаво, облици ниско.
- 03 — Небо скоро потпуно плаво; са облацима на разним висинама.
- 04 — Небо бело покривено; облаци на средњој висини или високо.
- 05 — Небо бело покривено; облаци ниско.
- 06 — Небо бело покривено; облаци на разним висинама.
- 07 — Небо облачно и покривено; облаци на средњој висини или високо.
- 08 — Небо облачно и покривено; облаци ниско.
- 09 — Небо облачно и покривено; облаци на расним нивоима.

Небо покривено облацима са местимичном ведрином.

- 10 — Облаци на средњој и великој висини.
- 11 — Ниски облаци.
- 12 — Облаци на променљивој висини.
- 13 — Небо потпуно покривено; облаци ниско или на променљивој висини.

- 14 — Небо плаво и покривено; облаци ниско или на променљивој висини.

Магла испод облака.

- 15 — Време покривено са маглом котирано 1.
- 16 — Време покривено са маглом котирано 2.
- 17 — Време покривено са маглом котирано 3.
- 18 — Време покривено са маглом котирано 4 или 5.
- 19 — Време покривено са маглом котирано 6 до 8.

Сумаглица или магла.

- 20 — Сумаглица назначена 1.
- 21 — Сумаглица назначена 2.
- 22 — Магла котирана 3.
- 23 — — — 4. или 5.
- 24 — — — 6. до 8.

Влажна магла или сумаглица.

- 25 Лака сумаглица назначена 1.
- 26 — — — 2.
- 27 Влажна магла назначена 3.
- 28 — — — 4 или 5.
- 29 — — — 6 до 8.

Специјалне појаве које нису праћене кондензацијом.

- 30 Влажан ваздух.
- 31 Изванредна видљивост.
- 32 Магла од прашине.
- 33 Роса.
- 34 Слана.
- 35 Иње.
- 36 Лака поледица.
- 37 Јака поледица.

- 38 Круг око сунца. 42 Поларна светлост.
 39 Круг око месеца. 43 Рафали.
 40 Венац око сунца. 44 Непогода.
 41 Венац око месеца. 45 Тама.
 46 Рђаво време, претеће време.
 47 Грмљавина.
 48 Муње. 49 Муње и гровови.

Кондензација — Пљускови.

- 50 Слаб пљусак кише.
 51 Средњи пљусак кише.
 52 Снажан пљусак кише.
 53 Слаб пљусак града и кише са градом.
 54 Средњи пљусак кише или кише са градом.
 55 Снажан пљусак града или кише са градом.
 56 Слаб пљусак суградице или суградице са кишом.
 57 Срењи пљусак суградице или кише са суградицом.
 58 Јак пљусак кише или суградице са кишом.
 59 Слабо падање снега.
 60 Средње падање снега.
 61 Јако падање снега.

Пролазни падежи.

- 62 Слаба пролазна измаглица.
 63 Средња пролазна измаглица.
 64 Јака пролазна измаглица.
 65 Слаба киша.
 66 Средња киша.
 67 Јака киша.
 68 Слаба киша са градом.
 69 Средња киша са градом.
 70 Јака киша са градом.

- 71 Слабо падање суградице или кише са суградицом.
 72 Средње падање суградице или кише са суградицом.
 73 Јако падање суградице или кише са суградицом.
 74 Слабо падање снега.
 75 Средње падање снега.
 76 Јако падање снега.

Нейрекидни падежи или скоро нейрекидни.

- 77 Слаба ситна киша. 78 Средња ситна киша.
 79 Јака ситна киша.
 80 Падање слабе кише.
 81 Падање средње кише.
 82 Падање јаке кише.
 83 Слабо падање кише са градом.
 84 Средње падање кише са градом.
 85 Падање јаке кише са градом.
 86 Слабо падање суградице или кише са суградицом.
 87 Средње падање суградице или кише са суградицом.
 88 Јако падање суградице или кише са суградицом.
 89 Слабо падање снега.
 90 Средње падање снега.
 91 Јако падање снега.

Буре и олује.

- 92 Слаба олуја (без града).
 93 Средња олуја (без града).
 94 Снажна олуја (без града).

- 95 Слаба олуја (са градом).
 96 Средња олуја (са градом).
 97 Снажна олуја (са градом).
 98 Резервни бројеви.
 99 —

Кодекс III. — Форме облака:

{Ниски облаци — А.

{Високи или облаци средње висине — В.

Ниски облаци:

- 1 Фракто кумулуси.
 2 Мамато кумулуси.
 3 Страто кумулуси ниски (на висини испод 1200 метара).
 4 Страто кумулуси високи (преко 1200).
 5 Нимбуси.
 6 Кумулуси.
 7 Кумуло нимбуси.
 8 Стратуси.

Високи облаци:

- 1 Цируси. 3 Циро кумулуси.
 2 Циро стратуси. 4 Лажни цируси.

Облаци на средњим висинама:

- 5 Алто стратуси танко густе (сунце или месец да се провиде кроз њих).
 6 Алто стратуси густе.
 7 Алто комулуси (на висини испод 3 километра).
 8 Алто комулуси (на висини преко 3 километра).

Кодекс IV. (a). (b). (c). — Висина и притисак у високим атмосферским слојевима

Кодекс IV. (a). — Висина базе ниских облака. — h

- 0 Облаци испод 150 метара.
 1 Облаци између 150 и 300 —

- 2 Облаци између 300 и 500 —
 3 — — 500 и 750 —
 4 — — 750 и 1000 —
 5 — — 1000 и 1500 —
 6 — — 1500 и 2000 —
 7 — — 2000 и 2500 —
 8 — — 2500 и 3000 —
 9 Нема ниских облака.

Пропис IV. (b) Висина ваздушних струја и горњих слојева ваздуха — H.

- 1 Висина од 200 метара.
 2 — — 500 —
 3 — — 1000 —
 4 — — 1500 —
 5 — — 2000 —
 6 — — 3000 —
 7 — — 4000 —
 8 — — 5000 —

Кодекс IV. (c). — Висина и притисци којима одговара температура и влага.

- 0 На површини земље
 1 300 метара изнад земље.
 2 Притисак од 1000 милибара (mb).
 3 — од 950 —
 4 — од 900 —
 5 Притисак од 850 милибара
 6 — од 800 —
 7 — од 750 —
 8 — од 700 —
 9 — од 600 —

Кодекс V. — Видљивост на површини земље и магле. — V.

Број ко- декса	Највећа даљи- на са које ее предмет може распознати	Одговарајуће вредности
0	Испод 25 метара. Магла котирана	8
	25 — — —	7
1	50 — — —	6
	100 — — —	5
2	200 — — —	4
	500 — Магла означена	3,
	или видљивост	" 1
3	1000 метара. Магла	" 3,
	или видљивост	" 2
4	2000 метара Магла	" 2,
	или видљивост	" 3
5	4000 метара. Магла означена	2,
	или видљивост	" 4
6	7000 метара. Магла	" 1,
	или видљивост	" 5
7	12000 метара. Магла	" 1,
	или видљивост	" 6
8	20000 метара видљивост означена	7
	30000 " " "	8
9	преко 30000 метара и време јасно ви- дљивост означена.....	9

Кодекс VI. — Релативна влага. — H.

0	Одговара	95 до 100 за 100.
9	—	90 до 94 —
8	—	80 до 89 —
7	—	70 до 79 —
6	—	60 до 69 —
5	—	50 до 59 —

4	Одговара	40 до 49 —
3	—	30 до 39 —
2	—	20 до 29 —
1	—	10 до 19 —

Кодекс VII. — Стање мора S.

Шифра
кодекса

Стање површине мора.

- | | |
|---|---|
| 0 | Море као уље потпуно мирно. |
| 1 | Врло мирно, површина врло мало на-
борана. |
| 2 | Површина мало наборана. |
| 3 | Благо ударање таласа. |
| 4 | Површина умерено наборана. |
| 5 | Површина прилично узбуркана. |
| 6 | Површина узбуркана. |
| 7 | Високи таласи. |
| 8 | Море јако узбуркано, високи таласи. |
| 9 | Море ускомешано; море у бесу. |

Кодекс VIII. (a) и (b) — Каквоће времена за ваздушну
пловидбу.

Кодекс VIII. (a) Аероплани.

Шифра
кодекса

- | | |
|---|------------------------------------|
| 0 | Сасвим рђаво: магла. |
| 1 | Сасвим рђаво: киша и ниски облаци. |
| 2 | Сасвим рђаво: удари ветра, олуја. |
| 3 | Врло опасно: сумаглица. |
| 4 | Врло опасно: ветар и рђаво време. |
| 5 | Опасно: сумаглица. |
| 6 | Опасно: ветар и рђаво време. |
| 7 | Добро за летење. |
| 8 | Врло добро за летење. |
| 9 | Савршено за летење. |

Кодекс VIII. (b) Ваздушни бродови.

Шифра кодекса.

- 0 Сасвим рђаво: магла.
 1 Сасвим рђаво: киша, ветар и облаци ниско.
 2 Сасвим рђаво: удари ветра, олуја.
 3 Врло опасно: снажан ветар.
 4 Врло опасно: рафали на махове.
 5 Опасно: јак ветар.
 6 Опасно: лаки рафали.
 7 Добро.
 8 Врло добро.
 9 Савршено.

Кодекс IX. — Кретање барометарског пришика — β.

- 0 Притисак сталан.
 1 — променљив.
 2 — растући.
 3 — опадајући.
 4 — затим растући.
 5 — сталан, затим растући.
 5 — сталан, затим опадајући.
 7 Притисак опадајући а сада сталан.
 8 — растао, а сада сталан или опада.
 9 Рафали; изненадно пењање са обележјем промене ветра и времена.

Кодекс X. — Правац ветра — DD.

Правац ветра је назначен у ешелонима од 5⁰, помоћу целих бројева од 1 до 72. Бројеви, који одговарају главним тачкама старог телеграфског Кодекса су ови:

- 04 Одговара NNE
 09 — NE

13	—	ENE
18	—	Est
22	—	ES
27	—	SE
31	—	SSE
36	—	Sud
40	—	SSW
45	—	SW
49	—	WSW
54	—	Запад.
58	—	WNW
63	—	NW
67	—	NNW
72	—	Север.

Да би се изразила у овој скали оријентација срачуната у степенима, треба поделити са 5 број степена (или помножити овај број са 2, поделити затим са 10 и најзад заокружити са најближим целим бројем).

Пример. 7⁰ равно 03; 53⁰ равно 11⁰; 257⁰ равно 51; 331⁰ равно 63.

ПРИЛОГ Н. ЦАРИНЕ.

Опште одредбе.

1. — Ваздухоплови који иду у иностранство могу полазити само са аеродрома нарочито одређених од стране царинских власти сваке Државе Уговорнице и названих „царински аеродроми“.

Они који долазе из иностранства могу се спуштати само на исте аеродроме.

2. — Сваки ваздухоплов, који прелази из једне Државе у другу, мора обавезно прећи границу на извесним местима, која одреде Државе Уговорнице. Ова места морају бити обележена на ваздухопловним картама.

3. — Свако потребно обавештење које се тиче царинских аеродрома појединих Држава, подразумевајући ту сваку промену унуту у листу, са одговарајућим потребним променама у ваздухопловним картама, датумима од којих те промене ступају у важност и сва остала обавештења о међународним аеродромима, која би се појавила, заинтересоване Државе нотифицираће Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће их саопштавати свима Државама Уговорницама. Државе Уговорнице могу споразумом одредити међународне аеродроме где ће се уједно вршити царинска служба двеју или више Држава.

4. — Кад у случају више силе, што мора бити оправдано, ваздухоплов пређе границу на некој другој тачки, а не на означеној, мораће се спустити на најближи царински аеродром, који је на његовом путу. Ако је принуђен да се спусти пре но што је стигао до тог аеродрома, известиће најближе царинске или полицијске власти.

Моћи ће отпутовати само по дозволи ових власти које ће по извршеном прегледу визирати путни записник као и манифест предвиђен у параграфу 5. и одредиће пилоту аеродром, на коме има да се спусти ради обављања царинских операција.

5. — Пре њиховог поласка и одмах по њиховом доласку, према томе да ли иду у иностранство или оданде долазе, пилот ће показати властима аеродрома његов путни записник и ако је потребно и манифест робе и провизије, хране и горива које собом носе.

6. — Манифест је саобразан обрасцу № 1, овде приложеном.

За робу је обавезна декларација у детаљу, коју попуњава пошиљалац саобразно обрасцу № 2, овде приложеном.

Свака Држава Уговорница има права да захтева, било у погледу манифеста било у погледу декларације за царину, онаква накнадна обавештења, каква нађе за потребно.

7. — Пре поласка, ако се тиче ваздухоплова за превоз робе, финансијски орган, пошто је видео манифесте и декларације, приступа прописаном оверавању и визири путни записник, а тако исто и манифест. Он потврђује свој потпис печатом.

Он ставља свој печат на робу или на групе робе за коју се та формалност тражи.

При доласку, финансијски орган констатује неповредност печата, врши операције оцарињења, визира путни записник и задржава манифест.

Ако се тиче ваздухоплова, који превози робу, њему само полицијске и царинске власти визирају путни записник.

Гориво на справи не подлежи царини, сем ако количина не прелази ону која је потребна за извршење оног пута који је одређен у путном записнику.

8. — Изузетно од општих правила, извесне категорије ваздухоплова нарочито поштански ваздухоплови, затим они који припадају Компанијама за ваздухопловни саобраћај прописно основаним и овлашћеним, и они који припадају члановима туристичких удружења а која се не баве јавним преносом лица ни преносом робе, могу бити ослобођени спуштања на царинске аеродроме и овлашћени да почну или заврше свој пут на извесним аеродромима у унутрашњости, које одреде царинске управе и полиција сваке Државе, а, где ће царинске формалности бити испуњене.

Ипак, ти ваздухоплови морају ићи нормалним ваздухопловним путем и морају се дати распознавати, уговореним знацима, при прелазу границе.

Прописи који се имају примениши на апарате и робу.

9. — Ваздухоплови који се спусте у страну Земљу, у принципу, плаћају царину, ако она постоји.

Ако треба да буду понова извезени, користе се режимом пропусница или депоновањем царине.

Ако се образују туристичка друштва између двеју или више Земаља Уније, Ваздухоплови речених земаља уживаће режим „Триптика.“

10. — Роба, која долази ваздухопловом, сматра се као да је пореклом из Земље, где је путни записник и преглед робе визиран од стране финансијских органа.

Она подлежи, у колико се тиче њеног порекла и разних царинских режима, истим прописима, који се примењују и за робу увезену сувим или водом.

11. — За робу извезену да се привремено истовари или смести у складиште, или подложну унутрашњим таксама, пошљаоци оправдавају прелаз у иностранство подношењем уверења царинарница на које је роба назначена.

Транзит ваздухом.

12. — Кад ваздухоплов мора, да би дошао у своје место опредељења, прелетети једну или више Држава Уговорница, и да би се одржало право суверености сваке од тих Земаља, треба разликовати два случаја:

1. Ако ваздухоплов не оставља нити узима путнике или робу, биће само обавезан да иде редовним путем и да се помоћу знакова да распознају у прелазу преко тачака за то одређених.

2. У осталим случајевима, биће за њ обавезно спуштање на царински аеродром, а име тога аеродрома биће уписано у путни записник, пре поласка. По спуштању, царинске власти прегледаће хартије и товар и предузеће, у да-

ном случају, потребне мере за понован извоз апарата и робе или за наплату царина.

Одредбе члана 9, став 2, примењују се на робу која треба да буде поново извезена.

Ако ваздухоплов оставља или узима робу, финансијски орган констатује то на манифесту прописно попуњеном и ставља, ако томе има места, нове печате.

Разне Одредбе.

13. — На путу сваки ваздухоплов, ма у ком се месту налазио, мора се покоравати на лозима станица и ваздухоплова полицијских или царинских Државе коју прелеће.

14. — Царински и финансијски агенти и уопште представници државних власти имају слободан приступ на сва места за одлазак и полазак ваздухоплова; сем тога, они могу прегледати сваки ваздухоплов и његов товар, да би вршили надзор.

15. — Изузев поштанске ваздухоплове, сваки истовар и бацање баласта, моћи ће бити забрањени за време пута.

16. — Поред кажњавања, која могу бити прописана законима повређене Земље за прекршај предходних одредаба, тај прекршај биће саопштен Држави у којој је ваздухоплов уписан; та Држава обуставиће, било за ограничено време, било стално, важење уверења о упису ваздухоплова, који се огрешио о ове прописе.

17. — Одредбе овог Прилога не примењују се ни на војничке ваздухоплове који имају специјално овлашћење (члан 31, 32 и 33 Конвенцији), ни на полицијске и царинске ваздухоплове (члан 31 и 34 Конвенције).

Напомена — Манифест не сме имати брисотина или поправака које нису одобрили надлежни цариници нити имати уметнутих речи а ни више артикала у једном реду. Може се додати околико речи колико буде потребно.

ОБРАЗАЦ № 1.

ВАЗДУШНА ПЛОВИДБА

ПРЕГЛЕД

или општа декларација робе

Апарат . . . { Знак уписа:
U. S. — A. — 101. — G.:

Простор
резервисан
за уписивање
царинарнице.

Командант { Име:
Место сталног боравка:
Држављанство:
Број дозволе:

Роба { Место поласка:
Место опредељења:
Број прилож. деклар.:
.....

Командант под законском одговорношћу потврђује тачност садржаја овог манифеста. Према томе датира и потписује овај документ одмах испод последњег уписивања.

Редни број	Знак и број колета.	Број (цифром и словима) и врста свих колета.	Врста робе	Тежина	ПРИ- МЕДБЕ

Место поласка:

ОБРАЗАЦ № 2.

Место определяња:

ВАЗДУШНА ПЛОВИДБА

Декларација царинарнице коју даје Г.

за следећу робу.

[illegible]

y 19 ...

Пошиљаца :

Протокол о измени у члану 5. Конвенције којом се регулише пловидба ваздухом, од 13 октобра 1919 године.

Међународна Комисија за Ваздухопловство у току свог другог заседања, одржаног у Лондону под председништвом генерала Сер В. Сефтон Бранкера, уз сарадњу г. Алберта Ропера, одобрила је на својој седници од 22. октобра 1922 г., према одредбама члана 34 Конвенције, којом се регулише пловидба ваздухом, измену члана 5 поменуте Конвенције, која ће бити састављена на француском, енглеском и италијанском језику, као што следује:

Чл. 5. — Ниједна држава Уговорница неће допустити, изузев случаја посебне и привремене дозволе, летење изнад своје територије ваздухоплову који не припада једној од Држава Уговорница, сем ако није закључила посебну конвенцију са Државом код које је тај ваздухоплов уписан. Одредбе те посебне конвенције не смеју вређати права Страна Уговорница ове Конвенције и треба да буду саобразне са установљеним прописима поменуте Конвенције и њених Прилога. Та посебна конвенција биће саопштена Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће је доставити другим Државама Уговорницама.

Доле потписани, пуноважно опуномоћени, изјављују у име Држава, које представљају, да примају горњу измену, која је поднесена Државама Уговорницама на коначан пријем.

Овај ће Протокол бити остављен на потпис Државама које су сада стране Уговорнице Конвенције. Он ће бити ратификован и ратификације ће се депоновати што је могуће пре у сталном седишту Комисије.

Протокол ће ступити на снагу чим Државе, које су сада Стране Уговорнице, буду депоновале своје ратификације.

Државе које би постале Уговорне Стране Конвенције моћи ће приступити овом Протоколу.

Генерални Секретар доставиће Државама Уговорницама, као и другим Државама потписницима Конвенције, којом се регулише пловидба ваздухом, тачан препис овог Протокола.

РАЂЕНО у Лондону, двадесет седмог октобра хиљаду девет стотина двадесет друге године у једном примерку, који ће се ставити у Архиву Комисије.

Протокол о измени у члану 34 Конвенције којом се регулише саобраћај ваздухом од 13 октобра 1919 године

Међународна Комисија за Ваздухопловство у току свог четвртог заседања, одржаног у Лондону под председништвом генерала г. Сер В. Сефтон Бранкера, уз сарадњу Главног Секретара г. Алберта Ропера, одобрила је, на својој седници од 30 јуна 1923 г., према одредбама члана 34 Конвенције, којом се регулише пловидба ваздухом, измене у извесним ставовима члана 34. поменуте Конвенције, који ће бити састављен на француском, енглеском и италијанском језику, као што следује:

Чл. 34. — Установиће се под именом Међународне Комисије за Ваздухопловство, стална Међународна Комисија стављена под власт Друштва Народа, коју сачињавају:

По два представника за сваку од следећих Држава: Сједињен Америчке Државе, Француску, Италију и Јапан;

По један представник за Велику Британију и по један за сваку британску Доминију и за Индију;

По један представник за сваку од осталих Држава Уговорница.

Свака Држава заступљена у Комисији (Велика Британија са својим Доминијама и

Индијом сматраће се у том погледу као једна Држава) имаће по један глас.

Међународна Комисија за Ваздухопловство прописаће правила за свој сопствени поступак и одредиће место свог сталног седишта, али ће моћи да се састаје и у оним местима која нађе за подесна. Њен први састанак биће у Паризу. Сазив за тај састанак извршиће Француска Влада, чим јој већина Држава Потписница буду нотифицирале ратификацију ове Конвенције.

Комисија ће имати ова права:

а) Да прима предлоге од сваке Државе Уговорнице, или да им предлоге упућује у циљу измене или допуне одредаба ове Конвенције; да нотифицира усвојене промене;

б) Да врши све оне дужности, које јој припадају на основи овог члана као и чланова 9., 13., 14., 15., 16., 27., 28., и 37. ове Конвенције;

в) Да врши све измене у одредбама Прилога А до Г;

д) Да скупља и да даје Државама уговорницама обавештења сваке врсте која се односе на међународну пловидбу ваздухом;

ђ) Да скупља и да даје Државама Уговорницама радиотелеграфске, метеоролошке и здравствене податке, који се тичу ваздухопловства;

е) Да обезбеди издавање ваздухопловних саобраћајних карата, према одредбама Прилога Е;

ж) Да даје мишљења по питањима која би јој Државе упутиле на оцену.

Сваку измену у одредбама ма ког Прилога моћи ће Међународна Комисија за Ваздухопловство донети тек када би та измена била

одобрена бар од три четвртине укупних гласова, који би могли бити прикупљени, ако би биле све Државе присутне: *шу већину између осталог треба да сачињавају најмање три од ових пет Држава: Сједињене Америчке Државе, Британско Царство, Француска, Италија и Јапан.* Та измена ступиће на снагу, чим је Међународна Комисија за Ваздухопловство буде саопштила Државама Уговорницама.

О свакој предложеној измени у прописима чланова ове Конвенције расправљаће Међународна Комисија за Ваздухопловство, па било да она потиче од стране једне од Држава или од саме Комисије. Ниједна измена ове врсте неће бити поднесена на пријем Државама Уговорницама, ако не би била усвојена бар од две трећине од могућег укупног броја гласова.

Измене учињене у члановима Конвенције (изузев Прилоге) морају, пре него што ступе на снагу, изрично усвојити Државе Уговорнице.

Трошкови око уређења и функционисања Међународне Комисије за Ваздухопловство сносиће Државе Уговорнице; целокупан износ трошкова биће подељен тако, да по два дела снесе Сједињене Америчке Државе, Британско Царство, Француска, Италија и Јапан, а по један део свака од осталих Држава.

Трошкове проузроковани слањем техничких делегација сносиће њихове дотичне Државе.

Доле потписани, прописано опуномоћени, изјављују у име Држава које представљају, да примају горњу измену, која је поднесена Државама Уговорницама на коначан пријем.

Овај протокол биће стављен на потпис Државама које су сада Стране Уговорнице ове Конвенције. Он ће бити ратификован и ратификације ће се депоновати што је могуће пре у сталном седишту Комисије.

Протокол ће ступити на снагу чим Државе, које су сада Стране Уговорнице, буду депоновале своје ратификације.

Државе које би постале Стране Уговорнице ове Конвенције моћи ће приступити овом Протоколу.

Генерални Секретар доставиће свима Државама Уговорницама, као и другим Државама потписницама Конвенције, којом се регулише пловидба ваздухом, тачан препис овог Протокола.

РАЂЕНО у Лондону, 30 јуна хиљаду девет стотина двадесет треће, у једном једином примерку, који ће се ставити у Архиву Комисије.

§. 2. Овај Закон ступа у живот кад га Краљ потпише а обавезну силу добија обнародовањем у Службеним Новинама, пошто претходно буду депоноване ратификације.

Препоручујемо Нашем Министру Иностранних Дела да овај Закон обнародује, а свима Нашим Министрума да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му се поковају.

(Службене Новине Бр. 8. — II од 12. јануара, 1927. год.).



Чиб. Сп. 36317