

Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev.

URADNI LIST

ljublanske in mariborske oblasti.

Vsebina:

66. Zakon o konvenciji, s katero se ureja zrakoplovstvo, in o amendentih členov 5. in 34. te konvencije.

Zakoni in kraljevske uredbe.

66.

Mi

Aleksander I.,

po milosti božji in narodni volji
kralj Srbov, Hrvatov in Slovencev,

proglamo in objavljamo vsem in vsakomur, da je sklenila narodna skupščina kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev v VI. redni seji, ki jo je imela dne 29. oktobra 1926. v Beogradu, in da smo Mi potrdili in potrjujemo

Zakon

o konvenciji, s katero se ureja zrakoplovstvo, in o amendentih členov 5. in 34. te konvencije,*

ki se glasi:

§ 1.

Odobrujejo se in dobivajo zakonsko moč konvencija, s katero se ureja zrakoplovstvo, in amementi členov 5. in 34. te konvencije, ki se glase:

Združene ameriške države in države: Belgija, Bolivija, Brazilija, Britanski imperij, Kina, Cuba, Ecuador, Francija, Grčija, Guatemala, Haiti, Hedžas, Honduras, Italija, Japan, Liberija, Nicaragua, Panama, Peru, Poljska, Portugalska, Romunija, država Srbov, Hrvatov in Slovencev, Siam, država Češko-slovaška in Uruguay:

uvaževaje napredek zračnega prometa in občo korist za skupno uredbo;

smatraje, da je treba že sedaj ustanoviti izvestna načela in izvestna pravila za preprečevanje nesoglasij;

prešinjene z željo, pospeševati razvoj mednarodnega zračnega prometa v miroljubnem namenu,

so se odločile, skleniti v ta namen konvencijo, in zato so imenovali za svoje pooblaščenice s pridržkom, da smejo biti imenovani za podpis namestniki, in sicer:

predsednik Združenih ameriških držav:

spoštovanega Franka Lyona Polka, državnega podtajnika;

Njegovo Veličanstvo kralj Belgije:

gospoda Pavla Hymansa, ministra za zunanje posle, državnega ministra;

predsednik republike Bolivije:

gospoda Izmaela Montesa, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Bolivije v Parizu;

predsednik republike Brazilije:

gospoda Olyntha de Magalhães, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Brazilije v Parizu;

Njegovo Veličanstvo kralj združene kraljevine Velike Britanije in

Irske in britanskih prekmorskih ozemelj, cesar Indije:

vrlo spoštovanega Davida Lloydja George-a, M. P., prvega lorda zakladnice in prvega ministra;

in:

za dominiij Canado:

spoštovanega sira Alberta Edwarda Kempa, K. C. M. C., ministra prekmorskih sil;

za Avstralijsko zvezo:

spoštovanega George-a Fosterja Pearce-a, ministra za obrambo;

za Južnoafriško unijo:

vrlo spoštovanega viscounta Milnerja, G. C. B., G. C. M. C.;

za dominiij New Zealand:

spoštovanega sira Thomasa Mackenzie-a, K. C. M. G., visokega komisarja za New Zealand v združeni kraljevini;

za Indijo:

vrlo spoštovanega barona Sinha, K. C., državnega podtajnika za Indijo;

predsednik republike Kine:

gospoda Vikyuna Wellingtona Koo-a, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Kine v Washingtonu;

predsednik republike Cube:

gospoda Antonija Sancheza de Bustamanteja, dekana pravne fakultete na univerzi v Havani, predsednika Kubanske družbe za mednarodno pravo;

predsednik republike Ecuadora:

gospoda Henrika Dorna y de Alsua, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Ecuadora v Parizu;

predsednik republike Francije:

gospoda Georges-a Clémenceau-a, predsednika ministrskega sveta, vojnega ministra;

Njegovo Veličanstvo kralj Helenov:

gospoda Nikolaja Politisa, ministra za zunanje posle;

predsednik republike Guatemale:

gospoda Joahima Mendeza, bivšega ministra za gradbe in za prosveto, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Guatemale v Washingtonu, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra v posebni misiji v Parizu;

predsednik republike Haitija:

gospoda Tertulliena Guilbauda, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Haitija v Parizu;

Njegovo Veličanstvo kralj Hedžasa:

gospoda Rustema Haidarja;

predsednik republike Honduras:

drja. Polikarpa Bonillo, v posebni misiji v Washingtonu, bivšega predsednika republike Honduras, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra;

Njegovo Veličanstvo italijanski kralj:

spoštovanega Tommasea Tittonia, senatorja kraljevine, ministra za zunanje posle;

Njegovo Veličanstvo japonski cesar:

gospoda K. Matsuija, izrednega in pooblaščenega ambasaderja Njegovega Veličanstva japonskega cesarja v Parizu;

predsednik republike Liberije:

spoštovanega C. D. B. Kinga, državnega tajnika;

predsednik republike Nicaragua:

gospoda Salvadorja Chamorro-a, predsednika poslanske zbornice;

predsednik republike Paname:

gospoda Antonija Burgosa, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Paname v Madridu;

predsednik republike Peruvanske:

gospoda Karla G. Candamo-a, izrednega poslanika in pooblaščenega peruvanskega ministra v Madridu;

predsednik republike Poljske:

gospoda Ignacija J. Paderewskega, predsednika ministrskega sveta, ministra za zunanje posle;

predsednik republike Portugalske:

drja. Alfonsa da Costa, bivšega predsednika ministrskega sveta;

Njegovo Veličanstvo kralj Romunije:

gospoda Nikolaja Misu-a, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Romunije v Londonu;

Njegovo Veličanstvo kralj Srbov, Hrvatov in Slovencev:

gospoda Milenka R. Vesnića, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Njegovega Veličanstva kralja Srbov, Hrvatov in Slovencev v Parizu;

Njegovo Veličanstvo siamski kralj:

Njegovo Visočanstvo princa Charoona, izrednega poslanika in pooblaščenega ministra Njegovega Veličanstva siamskega kralja v Parizu;

predsednik republike Češkoslovaške:

gospoda Karla Kramařa, predsednika ministrskega sveta;

predsednik republike Uruguayja:

gospoda Juada Antonija Buero-a, ministra za industrijo, bivšega ministra za zunanje posle;

ki so ustanovili naslednje odredbe:

I. poglavje.

Obča načela.

Člen 1.

Visoke stranke pogodnice priznavajo vsaki sili popolno in izključno vrhovno oblast v ozračju nad njenim ozemljem.

V zmislu te konvencije se razumeva za ozemlje ene države državno ozemlje metropole in kolonij z obrežnimi vodami vred, ki spadajo k rečenemu ozemlju.

Člen 2.

Vsaka država pogodnica se zavezuje, dopuščati v mirnem času nad svojim ozemljem brezkvaren pre-

* Razglašen v francoskem in srbskem jeziku v «Službenih Novinah kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca» z dne 12. januarja 1927., št. 8/II.

hod zrakoplovom ostalih držav pogodnic, če se ravna po predpisih, ustanovljenih s to konvencijo.

Pravila, ki jih izda ena država pogodnica o dopušcanju zrakoplovov, pripadajočih drugim državam pogodnicam, na svoje ozemlje, se morajo uporabljati ne glede na državljanstvo.

Člen 3.

Vsaka država pogodnica ima pravico, iz vojaških razlogov ali v prilogi javni varnosti prepovedati zrakoplovom, pripadajočim drugim državam pogodnicam, preletanje izvestnih pasov, pod kaznijo, ki je določena z njenim zakonodajstvom; vendar pa ne sme v tem pogledu razlikovati med svojimi privatnimi zrakoplovi in zrakoplovi ostalih držav pogodnic.

V tem primeru se morata lega in razprostranost prepovedanih pasov predhodno razglasiti in priobčiti ostalim državam pogodnicam.

Člen 4.

Vsak zrakoplov, ki prispe nad prepovedan pas, mora dati, čim to zapazi, znak za nevarnost, določen v točki 17. priloge D, ter se mora spustiti kar najhitreje izven prepovedanega pasu na enega izmed aerodromov, najbližjih državi, čez katero je letel prekoredno.

II. poglavje.

Državljanstvo zrakoplovov.

Člen 5.

Nobena država pogodnica ne sme dopuščati prometa nad svojim ozemljem zrakoplovom, ki nimajo državljanstva ene izmed držav pogodnic, če se jim ni dalo za to posebno in začasno pooblastilo.

Člen 6.

Zrakoplovi imajo državljanstvo one države, v katere matični register so vpisani skladno z oddelkom I c) priloge A.

Člen 7.

Zrakoplovi ne smejo biti vpisani v eni izmed držav pogodnic, če ne pripadajo popolnoma državljanom te države.

Nobena družba ne sme biti vpisana kot lastnica zrakoplova, če nima državljanstva one države, v kateri je zrakoplov vpisan, če niso predsednik družbe in najmanj dve tretjini članov istega državljanstva in če družba ne izpolnjuje vseh ostalih pogojev, ki morejo biti predpisani z zakoni dotične države.

Člen 8.

En zrakoplov ne sme biti vpisan v več državah.

Člen 9.

Države pogodnice morajo izmenjati med seboj in poslati vsak mesec mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, določeni v členu 34., kopije vseh vpisov in izbrisov, ki so jih izvršile v svojem matičnem registru v prejšnjem mesecu.

Člen 10.

V mednarodni plovitvi mora nositi vsak zrakoplov, skladno s predpisi priloge A, znak državljanstva in znak vpisa kakor tudi lastnikovo ime in stanovališče.

III. poglavje.

Potrdila o plovitvenosti in izpričevala o sposobnosti.

Člen 11.

V mednarodni plovitvi mora biti vsak zrakoplov, kakor je to določeno s pogoji v prilogi B, opremljen s potrdilom o plovitvenosti, ki ga je izdala ali priznala država, katere državljanstvo ima zrakoplov.

Člen 12.

Poveljnik, piloti, mehaniki in ostali člani osebja za voditev zrakoplova morajo biti opremljeni z diplomami o sposobnosti in z dovolili, ki jih je izdala ali priznala, skladno s pogoji, določenimi v prilogi E, država, katere državljanstvo ima zrakoplov.

Člen 13.

Potrdila o plovitvenosti, diplome o sposobnosti in dovolila, ki jih je izdala ali priznala država, katere državljanstvo ima zrakoplov, in ki se ujemajo s predpisi, določenimi v prilogah B in E, ter jih potem prizna mednarodna komisija za zrakoplovstvo, priznavajo za polnoveljavnost tudi ostale države.

Vsaka država ima pravico, odreči veljavnost za promet v mejah in nad svojim lastnim ozemljem diplomam o sposobnosti in potrdilom, ki jih je izdala enemu njenih državljanov druga država pogodnica.

Člen 14.

Zrakoplov ne sme nositi nobenega aparata za brezžično telegrafijo brez posebnega dovolila one države, katere državljanstvo ima. Te aparate smejo uporabljati samo člani posadke, opremljeni za to s posebnim dovolilom.

Vsak zrakoplov, namenjen javnemu prometu in sposoben, sprejeti najmanj deset oseb, mora biti opremljen z aparatom za brezžično telegrafijo (za prejemanje in oddajanje); kako je uporabljati ta aparat, določi mednarodna komisija za zrakoplovstvo.

Ta komisija sme pozneje razširiti obveznost, nositi brezžične aparate, na vse druge kategorije zrakoplovov, ob pogojih in načinih, ki jih določi sama.

IV. poglavje.

Dovoljevanje plovitve po zraku čez tuje ozemlje.

Člen 15.

Vsak zrakoplov, ki pripada eni izmed držav pogodnic, ima pravico, leteti skozi ozračje druge države, ne da bi se spustil na zemljo. V tem primeru se mora držati poti, odkazane po državi, čez katero leti. Vendar pa se mora iz običajnih policijskih razlogov spustiti, če dobi nalog s signali, določenimi v prilogi D.

Vsak zrakoplov, ki pride v eno državo iz druge države, se mora spustiti, če to nalagajo pravila dotične države, na določene aerodrome. Podatke o teh aerodromih priobčujejo države pogodnice mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki jih pošilja vsem državam pogodnicam.

Osnova mednarodnih poti za plovitev po zraku je zavisna od pristanka države, čez katere ozemlje zrakoplovi lete.

Člen 16.

Vsaka država pogodnica ima pravico, predpisovati v korist svojih domačih zrakoplovov omejitve in prepovedi glede trgovinskega prevoza oseb in blaga med poedinimi točkami svojega ozemlja.

Te omejitve in prepovedi se takoj objavijo in pošljejo mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki jih priobči ostalim državam pogodnicam.

Člen 17.

Na zrakoplove, pripadajoče eni izmed držav pogodnic, ki je uvedla omejitve in prepovedi skladno s členom 16., se lahko uporabljajo iste omejitve in prepovedi v vsaki drugi državi pogodnici, celo če ta ne nalaga vseh teh omejitev in prepovedi drugim tujim zrakoplovom.

Člen 18.

Vsak zrakoplov v prehodu ali provozu skozi ozračje ene države pogodnice, vstevši spuste in dokazno potrebne postanke, sme biti izvzet od zasege zaradi falzifikata diplome, nariska ali modela, če položi varščino, katere znesek določi, ako se ne doseže prijateljski sporazum, v najkrajšem možnem času pristojno oblastvo kraja, kjer je bil zasežen.

V. poglavje.

Pravila, po katerih se je treba ravnati ob odhodu, spotoma in ob spustu.

Člen 19.

Vsak zrakoplov, ki opravlja mednarodno plovitev, mora biti opremljen:

- a) s potrdilom o vpisu v matični register, skladno s prilogo A;
- b) s potrdilom o plovitvenosti, skladno s prilogo B;
- c) z diplomami in dovolili za poveljnika, pilota in posadko, skladno s prilogo E;
- č) če prevažata potnike, z njih poimenskimi seznamom;
- d) če prevažata blago, z ladijskimi listi in manifesti;
- e) s knjigami — listinami, skladno s prilogo C;
- f) če je opremljen z aparati za brezžično telegrafijo, z dovolilom, ki je določeno v členu 14.

Člen 20.

Knjige — listine zrakoplova se morajo hraniti dve leti od dne, ko se je izvršil vanje poslednji vpis.

Člen 21.

Ob odhodu in spustu zrakoplova imajo oblastva v državi vselej pravico, pregledati zrakoplov ter preizkusiti vse dokumente, s katerimi mora biti opremljen.

Člen 22.

Zrakoplovi držav pogodnic imajo glede spusta, zlasti v sili, pravico do istih pomožnih ukrepov kakor domači zrakoplovi.

Člen 23.

Reševanje aparatov, izgubljenih na morju, se uredi na podstavi pomorskega prava, razen če se ne sklenejo nasprotni sporazumi.

Člen 24.

Vsak aerodrom vsake države pogodnice mora biti, če je odprt proti plačilu izvestnih taks za javno uporabljanje domačim zrakoplovom, odprt ob istih pogojih za vse zrakoplove, ki pripadajo drugim državam pogodnicam.

Za vsakega teh aerodromov se določi posebe za spust in za postanek tarifa, ki se uporablja enako na domače in na tuje zrakoplove.

Člen 25.

Vsaka izmed držav pogodnic se zavezuje ukreniti, česar je treba, da se ravna vsi zrakoplovi, ki lete čez njeno ozemlje, prav tako pa tudi vsi zrakoplovi z znakom državljanstva te države, kjerkoli bi bili, po predpisih, določenih v prilogi D.

Vsaka država pogodnica se zavezuje, zavarovati preganjanje in kaznovanje prestopnikov.

VI. poglavje.

Prepovedani prevozi.

Člen 26.

Prevoz raznesil, orožja in vojnega streliva z zrakoplovi je v mednarodni plovitvi kar najstrože prepovedan. Nobenemu tujemu zrakoplovu ni dovoljeno, prevažati takih predmetov iz enega kraja v drugega čez ozemlje iste države pogodnice.

Člen 27.

Vsaka država sme pri zračnem prometu prepovedati in urediti prevažanje ali uporabljanje foto grafskih aparatov. Vse predpise te vrste je treba takoj priobčiti mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki pošlje ta priobčila ostalim državam pogodnicam.

Člen 28.

Glede na javno varnost sme prepovedati prevoz ostalih predmetov, ki niso navedeni v členih 26. in 27., vsaka država pogodnica. Ta predpis se mora takoj priobčiti mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki obvesti o njem ostale države pogodnice.

Člen 29.

Vse prepovedi, omenjene v členu 28., je treba uporabljati enako na vse domače in tuje zrakoplove.

VII. poglavje.

Državni zrakoplovi.

Člen 30.

Za državne zrakoplove se smatrajo:

- a) vojaški zrakoplovi;
- b) zrakoplovi, izključno v službi državnih uradov, kakor: pošt, carinarnic, policije.

Vsi ostali zrakoplovi se smatrajo za privatne.

Z vsemi državnimi zrakoplovi, razen z vojaškimi, carinskimi ali policijskimi, je ravnati kakor s privatnimi; zato so že s tem podrejeni vsem odredbam te konvencije.

Člen 31.

Vsak zrakoplov, ki mu poveljuje vojaška oseba, odrejena v ta namen, se smatra za vojaški zrakoplov.

Člen 32.

Noben vojaški zrakoplov ene države pogodnice ne sme leteti čez ozemlje druge države pogodnice in se tudi ne spustiti nanje, če ni dobil posebnega pooblastila. V tem primeru uživa načeloma vojaški zrakoplov običajne privilegije inozemskih vojnih ladij, razen če ni dogovorjeno drugače.

Vojaški zrakoplov, ki je primoran, pozvan ali prisiljen, da se spusti, ne pridobi s tem nobenega izmed privilegijev, določenih v prvem odstavku.

Člen 33.

S poedinimi sporazumi, sklenjenimi med državami posebe, se določi, v katerih primerih imajo policijski in carinski zrakoplovi pravico, preleteti mejo. Nikoli in nikakor pa ne morejo uživati privilegijev, določenih v členu 32.

VIII. poglavje.

Mednarodna komisija za zrakoplovstvo.

Člen 34.

Z imenom «Mednarodna komisija za zrakoplovstvo» se ustanovi stalna mednarodna komisija pod pokroviteljstvom Društva narodov, ki jo sestavljajo:

po dva predstavnika za vsako nastopnih držav: za Združene ameriške države, Francijo, Italijo in Japan;

po en predstavnik za Veliko Britanijo in po eden za vsak britanski dominij in za Indijo;

po en predstavnik za vsako drugo državo pogodnico.

Vsaka izmed prvih pet držav (Velika Britanija z dominiji in z Indijo se šteje v tem pogledu za eno državo) ima najmanjše skupno število glasov, tako da dá to število, pomnoženo s 5, znesek, ki je najmanj za en glas večji nego vsota glasov vseh ostalih držav pogodnic.

Vse ostale države pogodnice, razen teh prvih pet, imajo vsaka po en glas.

Mednarodna komisija za zrakoplovstvo predpiše pravila svojega lastnega poslovanja in kraj svojega stalnega sedeža; vendar pa ji je na izvolji, da se sestaja v takih krajih, ki se ji vidijo prikladni. Njen prvi sestanek bo v Parizu. To prvo zborovanje skliče francoska vlada, ko ji večina držav pogodnic notificira ratifikacijo te konvencije.

Ta komisija ima naslednje atribucije:

- Prevzema predloge od vsake države pogodnice ali pa jih ji pošilja, da se izpreme ali izpopolni predpisi te konvencije; obvešča o usvojenih izpremembah.
- Opravlja posle, ki so ji dodeljeni s tem členom in s členi 9., 13., 14., 15., 17., 27., 28., 36. in 37. te konvencije.
- Izvršuje vse izpopolnitve v odredbah prilog A do G.
- Zbira in priobčuje državam pogodnicam obvestila vsake vrste o plovitvi po zraku.
- Zbira in priobčuje državam pogodnicam vse radiotelegrafske, meteorološke in zdravstvene podatke, ki se tičejo zrakoplovstva.
- Zavaruje izdajanje zrakoplovnih prometnih kart po odredbah priloge F.
- Oddaja mnenja o vprašanjih, ki bi jih ji države pogodnice poslane v oceno.

Vsako izpremembo v odredbah katerekoli priloge more izvršiti mednarodna komisija za zrakoplovstvo, če glasujejo za to izpremembo tri četrtine celokupnega možnega števila glasov, t. j. celokupnega števila glasov, ki bi mogli biti izraženi, če bi bile vse države prisotne. Ta izprememba stopi v veljavo, ko jo priobči mednarodna komisija za zrakoplovstvo vsem državam pogodnicam.

O vsaki predlagani izpremembi v členih te konvencije mora razpravljati mednarodna komisija za zrakoplovstvo, najsi izvira od ene izmed držav pogodnic ali od komisije same. Nobena izprememba te vrste se ne sme predlagati v sprejem državam pogodnicam, če je nista usvojili vsaj dve tretjini celokupnega možnega števila glasov.

Izpremembe, učinjene v členih konvencije (izvzemši priloge), morajo, preden stopijo v veljavo, izrečno usvojiti države pogodnice.

Stroške za organizacijo in poslovanje mednarodne komisije za zrakoplovstvo trpe države pogodnice sorazmerno s številom glasov, s katerimi razpolagajo.

Stroške, provzročene s pošiljanjem tehničnih delegacij, trpe dotične države.

IX. poglavje.

Končne odredbe.

Člen 35.

Visoke stranke pogodnice se zavezujejo, vsaka, kolikor se nje tiče, da bodo sodelovale, kolikor bo le mogoče, pri mednarodnih ukrepih, ki se nanašajo:

- na zbiranje in pošiljanje meteoroloških podatkov, bodisi statističnih, bodisi tekočih ali posebnih, skladno z odredbami priloge G;
- na objavlanje izenačenih zrakoplovnih kart in na ustanovitev enotnega sistema zrakoplovnih označenil, skladno z odredbami priloge F;
- na uporabljanje radijske telegrafije pri plovitvi po zraku, na ustanavljanje potrebnih radiotelegrafskih postaj in na izpolnjevanje pravilnikov mednarodne radijske telegrafije.

Člen 36.

Obče odredbe o carinah, kolikor se nanašajo na mednarodno plovitev po zraku, tvorijo poseben sporazum, ki je pridodan kot priloga H tej konvenciji.

V tej konvenciji se ne sme nič tolmačiti tako, da ne bi smele sklepati države pogodnice, skladno z načeli, postavljenimi s to konvencijo, posebnih zapisnikov med državo in državo glede carin, policije, pošt ali kakršnegakoli drugega predmeta, ki se vobče tiče plovitve po zraku. Ti zapisniki se morajo takoj priobčiti mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki jih notificira ostalim državam pogodnicam.

Člen 37.

Če nastane med dvema ali več državami nesoglasje glede tolmačenja te konvencije, reši spor stalno razsodišče mednarodnega pravosodja, ki ga ustanovi Društvo narodov; dokler pa se ne ustanovi to razsodišče, se reši spor z razsodniškim izrekom.

Če bi se stranke ne mogle sporazumeti o volitvi razsodnikov neposredno, jim je treba postopati tako-le:

Vsaka stranka imenuje enega razsodnika; razsodniki se sestanejo, da odrede predsednika. Če se razsodniki ne morejo zediniti, označi vsaka stranka po eno tretjo državo in tako imenovane tretje države izvolijo predsednika bodisi s skupnim sporazumom, bodisi tako, da predlagajo vsaka po eno ime in potem izžrebajo eno izmed njih.

Nesoglasja glede tehničnih predpisov v prilogah te konvencije rešuje mednarodna komisija za zrakoplovstvo z večino glasov.

Če se tiče spor vprašanja, ali gre za tolmačenje konvencije same ali enega izmed njenih pravilnikov, ima razsodišče, določeno v prvem odstavku tega člena, pravico, razsojati suverenski.

Člen 38.

Med vojno ne ovirajo odredbe te konvencije akcijske svobode držav pogodnic, bodisi kot udeleženi, bodisi kot nevtralnih.

Člen 39.

Odredbe te konvencije so dopolnjene s prilogami A do H, ki imajo, izvzemši odredbo točke c) v členu 34., isto vrednost ter stopijo v veljavo ob istem času kakor konvencija sama.

Člen 40.

Britanski dominiji in Indija se smatrajo po tej konvenciji za države.

Ozemlja in državljani dežel, ki so pod protektoratom, ali ozemlja, ki se upravljajo v imenu Društva narodov, se izenačujejo po tej konvenciji z ozemlji in državljani države protektorice ali mandatarice.

Člen 41.

Države, ki se niso udeležile vojne od leta 1914. do leta 1919., lahko pristopijo k tej konvenciji.

Ta pristop se notificira po diplomatski poti vladi francoske republike, ta pa ga priobči vsem ostalim državam podpisnicam in pridruženim državam.

Člen 42.

Vsaka država, ki se je udeležila vojne od leta 1914. do leta 1919., a ni podpisnica te konvencije, ji sme pristopiti samo, če je članica Društva narodov ali če so pristale na njen pristop do dne 1. januarja 1923. zavezniške in združene sile, ki so podpisale mirovno pogodbo, sklenjeno z dotično državo. Izza dne 1. januarja 1923. se ta pristop odobri, če pristanejo nanj tri četrtine držav podpisnic in pridruženih držav z glasovanjem, kakor je to določeno s členom 34. te konvencije.

Prošnje za pristop se morajo pošiljati vladi francoske republike, ki jih priobčuje ostalim silam pogodnicam. Če pa se država prosilka polnopravno sprejme za članico v Društvo narodov, zbere francoska vlada glasove zgoraj omenjenih sil ter jim priobči uspeh glasovanja.

Člen 43.

Ta konvencija se ne more odpovedati pred dnem 1. januarja 1922. Odpoved se mora naznaniti vladi francoske republike, ki jo priobči ostalim strankam pogodnicam. Velja šele čez leto dni od dne, ko se je notificirala, in samo glede one sile, ki je učinila odpoved.

Ta konvencija se mora ratificirati. Vsaka sila pošlje svojo ratifikacijo francoski vladi, ki poskrbi, da se priobči ostalim silam podpisnicam.

Ratifikacije ostanejo deponirane v arhivu francoske vlade.

Ta konvencija stopi v veljavo za vsako silo podpisnico proti drugim silam, ki so že izvršile ratifikacijo, štirideseti dan po izročitvi njene ratifikacije.

Čim stopi ta konvencija v veljavo, pošlje francoska vlada njen overovljeni prepis vsaki izmed sil, ki so se z mirovno pogodbo zavezale, uporabljati pravila o plovitvi po zraku skladno s to konvencijo.

Izdelano v Parizu dne trinajstega oktobra tisoč devet sto devetnajstega leta v enem izvodu, ki ostane deponiran v arhivu vlade francoske republike; njeni avtentični prepisi se pošljejo državam pogodnicam.

Označeni izvod, datiran, kakor je zgoraj podano, se more podpisati do vštete dne dvanajstega aprila tisoč devet sto in dvajsetega leta.

V potrdilo tega so spodaj označeni pooblaščenici, katerih pooblastila so bila spoznana za pravilna in v predpisani obliki, podpisali to konvencijo, katere francosko, angleško in italijansko besedilo ima isto vrednost.

(L. S.)	Rolin-Jaequemyns s. r.
(L. S.)	Ismael Montez s. r.
(L. S.)	Raoul Fernandez s. r.
(L. S.)	Eyre A. Crowe s. r.
(L. S.)	V. K. Wellington Koo s. r.
(L. S.)	Rafael Martinez Ortiz s. r.
(L. S.)	E. Dorn Y De Alsua s. r.
(L. S.)	S. Pichon s. r.
(L. S.)	Vittorio Scialoja s. r.
(L. S.)	Antonio Burgos s. r.
(L. S.)	I. J. Paderewski s. r.
(L. S.)	Alfonso Costa s. r.
(L. S.)	Alex. Vaida Voevod s. r.
(L. S.)	Charoon s. r.
(L. S.)	J. A. Buero s. r.

Pripomba. Pooblaščenec kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev je podpisal to konvencijo naknadno.

Priloga A.

Znaki, ki jih morajo nositi zrakoplovi.

I. oddelek.

Obče odredbe.

a) Znak državljanstva mora biti predstavljen z veliko latinsko črko; n. pr.

Francija F.

Znak vpisa je skupina štirih velikih črk; vsaka skupina mora imeti vsaj en samoglasnik, pri čemer se šteje črka Y za takega.

Celotna skupina petih črk se uporablja za pozivni znak zrakoplova vedno, kadar mora dajati ali sprejemati zrakoplov radiotelegrafske signale, in za vse ostale načine obveščanja, razen za obveščanje z optičnimi znaki, kjer se uporabljajo običajne metode.

Znaki državljanstva in vpisa se morajo ujemati z znaki v razkaznici oddelka VIII. te priloge.

b) Na vseh zrakoplovih, ki niso državni ali trgovinski, mora biti znak vpisa črno podčrtan.

c) Matični register in potrdilo o vpisu morata imeti oznake zrakoplova ter navajati: številko ali vsa ostala označenila identičnosti, ki jih je dal zgraditelj aparatu; zgoraj omenjena znaka vpisa in državljanstva; zrakoplovno pristanišče zrakoplova; lastnikovo ime, njega priimek, državljanstvo in stanovališče, nadalje datum vpisa.

č) Vsak zrakoplov mora nositi kovinsko ploščo, pritrjeno na vidnem mestu, na košari ali na trupu; na njej mora biti zapisano to-le: lastnikov priimek, njega ime in stanovališče, nadalje znaka državljanstva in vpisa dotičnega zrakoplova.

Potrdilo o vpisu.

(Začasen obrazec.)

Državljanstvo	
Znak državljanstva	
Znak vpisa	
Tip zrakoplova	{ turističen trgovinski državni
Zgraditeljevo ime	
Številka serije	
Popis	
Lastnik (priimek in ime)	
Lastnikovo stanovališče	
Lastnikovo državljanstvo	
Stalno pristanišče zrakoplova	
Podpis in pečat oblastva, ki je izdalo potrdilo	

II. oddelek.

Razpored znakov na aparatu.

Znaka državljanstva in vpisa, izdelana s črnimi črkami na belem polju, morata biti razporejena tako-le:

a) **Aeroplani.** — Znaka morata biti izdelana enkrat na spodnji površini spodnjih kril in enkrat na zgornji površini zgornjih kril s črkami, katerih vrh je naravnani proti sprednjemu robu krila. Prav tako morata biti izdelana na vsaki strani trupa, med kriloma in ploskvama repa. Če pa je aparat brez trupa, morata biti izdelana na košari.

b) **Zračne ladje in baloni.** — Na zračnih ladjah morata biti postavljena znaka kolikor mogoče blizu najbolj izbočene grodi; obnovljena morata biti na obeh straneh in zgoraj; ta poslednji znak mora biti enako daleč od znakov, postavljenih ob straneh.

Na balonih morata biti napisana dvakrat ponovljena znaka blizu največjega horizontalnega oboda in kolikor mogoče daleč narazen.

Na zračnih ladjah in balonih morata biti znaka, postavljena na bokih, vidna od strani, prav tako pa tudi s tal.

III. oddelek.

Dopolnilno mesto za znake državljanstva.

a) **Aeroplani in zračne ladje.** — Znak državljanstva mora biti reproduciran na obeh straneh spodnje površine, bodisi na spodnji pritrjeni ploskvi repa, bodisi na krmilu za globino, prav tako pa tudi na zgornji površini zgornje pritrjene ploskve ali na krmilu za globino, če je to širše. Ti znaki morajo biti prav tako postavljeni na eni in drugi strani krmila za smer ali pa na zunanjih straneh zunanjih krmil, če ima aparat več krmil za smer.

b) **Baloni.** — Znaki državljanstva morajo biti napisani na košari.

IV. oddelek.

Obmeri znakov državljanstva in znakov vpisa.

a) **Aeroplani.** — Višina znakov na ploskvah kril in na ploskvah repa mora znašati štiri petine tega, kolikor so ploskve široke; na krmilu za smer morajo biti znaki kolikor mogoče veliki. Na trupu ali na košari mora znašati višina znakov štiri petine tega, kar znaša največja višina, merjena na najožjem delu trupa ali košare, kjer so znaki napisani.

b) **Zračne ladje in baloni.** — Za znake državljanstva, izdelane na ploskvah repa, mora znašati višina črk štiri petine tega, kolikor sta ploskvi repa široki; na krmilu za smer morajo biti ti znaki kolikor mogoče veliki. Višina ostalih znakov ne sme biti manjša nego dvanajstina obsega na največjem povprečnem prerezu zračne ladje.

Za balone mora znašati višina znakov državljanstva štiri petine tega, kolikor je košara visoka; višina ostalih znakov mora znašati vsaj dvanajstino oboda, ki ga ima balon.

c) **Obče pripombe.** — Pri vseh zrakoplovih ni treba, da bi bila višina znakov državljanstva in znakov vpisa večja nego 2-50 m.

V. oddelek.

Obmeri, vrsta črk itd.

a) Širina črk mora biti enaka dvema tretjinama njih višine; njih debelina mora biti enaka šestini njih višine. Črke morajo biti navadne, polne, vse istega tipa in istih obmerov; med črkami mora biti presledek, enak polovici njih širine.

b) Za podčrtane črke mora biti črta iste debeline kakor črke in med spodnjim koncem črk in zgornjim robom črte mora biti isti presledek.

VI. oddelek.

Presledek med znakom vpisa in znakom državljanstva.

Če bi bila videti znaka vpisa in državljanstva spojena, morata biti ločena s črtico, katere dolžina je enaka širini ene črke.

VII. oddelek.

Vzdrževanje.

Znaka vpisa in državljanstva morata biti postavljena kolikor mogoče dobro, pri čemer je treba vpoštevati obliko zrakoplova. Ta znaka se morata vzdrževati stalno čista, da ostaneta zmerom vidna.

VIII. oddelek.

Razkaznica znakov.

Znake državljanstva vsake spodaj naštetih držav morajo nositi tudi vsi zrakoplovi njenih dominijev, kolonij, protektoratov, vazalnih držav ali držav, ki jih upravlja po mandatu Društva narodov.

Države	Znaki državljanstva	Znaki vpisa
Združene ameriške države	H	Vse kombinacije, izvršene skladno z odredbami odstavka a) v I. oddeku te priloge, s 26 črkami abecede v skupinah po štiri z vsaj enim samoglasnikom v vsaki skupini.
Britanski imperij	G	N. pr.: ADCJ, PURN.
Francija	F	Vse kombinacije, učinjene z B kot prvo črko.
Italija	I	" " " s C " " "
Japan	J	" " " s P " " "
Bolivija	C	" " " z R " " "
Cuba	C	" " " z U " " "
Portugalska	C	" " " z B " " "
Romunija	C	" " " z G " " "
Uruguay	L	" " " z L " " "
Češkoslovaška	L	" " " z B " " "
Guatemala	L	" " " z F " " "
Liberija	P	" " " z B " " "
Brazilijska	P	" " " s P " " "
Poljska	O	" " " s C " " "
Belgija	O	" " " s H " " "
Peru	X	" " " s S " " "
Kina	X	" " " s H " " "
Honduras	X	" " " s S " " "
Država Srbov, Hrvatov in Slovencev	H	" " " s S " " "
Haiti	H	" " " z E " " "
Siam	E	" " " z G " " "
Ecuador	S	" " " s P " " "
Grčija	S	" " " s H " " "
Panama	A	" " " z N " " "
Hedžas	A	
Nicaragua	A	

Priloga B.

Potrdilo o plovitvenosti.

Glavni pogoji, ki se zahtevajo za izdajo potrdila o plovitvenosti, so ti-le:

1. Glede varnosti mora biti izdelan zrakoplov tako, da izpolnjuje izvestne minimalne pogoje.

2. Zadovoljiv dokaz o dejanskih lastnostih ob letu vsakega aparatskega tipa, zavezanega preizkušnji, se mora izvršiti s poizkusnim letom, ki mora ustrezati izvestnim minimalnim pogojem. Če pa se je tip aparata že kdaj odobril, so drugi aparati, ki se izdelajo pozneje po istem modelu, oproščeni teh preizkušenj.

3. Konstrukcija vsakega zrakoplova mora biti odobrena, kolikor gre za tvarine in njih izdelavo. Kontrola izdelave in poizkusov mora ustrezati izvestnim minimalnim pogojem.

4. Vsak zrakoplov mora biti opremljen s potrebnimi instrumenti za varnost plovitve.

5. Minimalne pogoje, navedene v točkah od 1. do vštete 3., določi pozneje mednarodna komisija za zrakoplovstvo. Do takrat predpiše vsaka država pogodnica sama pravila o poedinostih, ki so potrebna za izdajo potrdila o plovitvenosti in za trajanje njegove veljavnosti.

Priloga C.

Knjige zrakoplova.

I. oddelek.

Potni zapisnik.

Ta zapisnik mora voditi vsak zrakoplov; obsezati mora te-le podatke:

a) kategorijo, ki ji pripada zrakoplov; znaka državljanstva in vpisa, lastnikov priimek, njega ime, državljanstvo in stanovališče; zgraditeljevo ime; ukoristno težo zrakoplova;

b) razen tega za vsako potovanje:

1.) ime, državljanstvo in stanovališče pilotovo in vsakega člana posadke;

2.) kraj, datum in uro odhoda; smer poti in vse izpremembe na poti s spusti vred.

II. oddelek.

Knjižica aparata.

Ta knjižica je obvezna samo za zrakoplove, ki se rabijo za prevoz potnikov in blaga. Obsezati mora te-le podatke:

a) kategorijo, ki ji pripada zrakoplov, znaka vpisa in državljanstva; lastnikov priimek, njega ime, narodnost in stanovališče; zgraditeljevo ime in ukoristno težo zrakoplova;

b) tip in številko serije motorja; tip vijaka s številko, zavojem in premerom kakor tudi z izdelovalčevim imenom;

c) tip brezžičnega telegrafskega aparata, postavljenega na zrakoplovu;

č) pregled, ki daje osebu, odgovornemu za delovanje in vzdrževanje zrakoplova, vse podatke o podpornih stranskih vrveh;

d) popolna in podrobna tehnična obvestila o prejšnji službi zrakoplova, v katero se štejejo tudi poizkusi za prevzem, pregledi, izmene delov, popravila in vsa dela te vrste.

III. oddelek.

Knjižica motorja.

Ta knjižica je obvezna samo za motorje, postavljene na zrakoplovih, ki prevažajo potnike in blago. Posebna knjižica mora biti na vsakem motorju in ga mora vedno spremljati. Obsezati mora ta-le obvestila:

a) tip motorja, številko serije; zgraditeljevo ime; moč in normalni maksimalni režim motorja, datum izdelave in datum, ko je začel opravljati službo;

b) znak vpisa in tip zrakoplovov, na katerih je bil motor instaliran;

c) popolna in podrobna tehnična obvestila o prejšnji službi motorja, v katero se štejejo tudi poizkusi za prevzem, število prejšnjih delovnih ur, pregledi, izmene delov, popravila in vsa dela te vrste.

IV. oddelek.

Zapisnik znakov.

Ta zapisnik je obvezen samo za zrakoplove, ki se rabijo za prevoz potnikov in blaga. Obsezati mora te-le podatke:

a) kategorijo zrakoplova; znaka državljanstva in vpisa; lastnikovo ime, njega priimek, državljanstvo in stanovališče;

b) kje, katerega dne in ob kateri uri se je oddal ali prejel vsak signal;

c) ime in označbo vseh oseb ali vseh postaj, katerim se je signal poslal ali od katerih se je prejel.

V. oddelek.

Voditev knjig zrakoplova.

a) Zgraditelj mora, kolikor mu je le mogoče, dopolnjevati in podpisovati prve vpise v knjige zrakoplova; poznejše vpise vrši pilot ali vsaka druga pristojna oseba.

b) Prepis potrdila o plovitvenosti se mora vedno hraniti v tobolec za knjigo aparata.

c) Vsi vpisi se morajo vršiti s tinto, razen v potnem zapisniku in v zapisniku znakov; začasni vpisi se vrše lahko s svinčnikom v konceptno knjigo, vendar pa se morajo vsakih 24 ur prepisati s tinto v potni zapisnik. Ob uradni preiskavi se je moči za teči k vpisom v konceptni knjigi.

č) V knjigah zrakoplova se ne sme nič radirati in tudi se ne smejo trgati strani iz njih.

d) Prepis teh navodil mora biti pridodan vsaki knjigi zrakoplova.

Priloga D.

Pravilnik o lučih in signalih.

Zbornik predpisov za promet po zraku.

Definicije.

Beseda «zrakoplov» pomeni vse proste in privezane balone, zmaje, zračne ladje in aeroplane.

Beseda «balon» pomeni prost ali privezan zrakoplov, ki rabi, da se drži v ozračju, plin, lažji od zraka, ter nima nobenega lastnega gonila.

Beseda «zračna ladja» pomeni zrakoplov, ki rabi, da se drži v ozračju, plin, lažji od zraka, ter ima lastna gonila.

Beseda «aeroplan» pomeni vse aeroplane, hidroplane (s plovci ali školjko) ali vse ostale priprave, težje od zraka, ki razpolagajo z lastnimi gonili.

Zračna ladja se smatra, da je «v gibanju», če ni privezana ne na zemljo ne na kakršenkoli predmet na zemlji ali na vodi.

I. oddelek.

Pravilnik o lučih.

V tem pravilniku pomeni beseda «viden», če se nanaša na luči: vidne v temni noči in prozornem ozračju. Vidnostnim kotom, o katerih se govori nižje spodaj in ki so označeni na dolenjem obrisku, je pogoj normalni položaj zrakoplova v premem in horizontalnem letu.



1. Pravila glede luči se morajo uporabljati ves čas, od solnčnega zapada do solnčnega vzhoda; v tem medčasu ni treba prižigati nobene druge luči, ki bi se utegnile mešati z lučmi, predpisanimi za plovitev. Te poslednje luči ne smejo biti take, da bi jemale vid.

2. Aeroplan, bodisi da je v zraku, bodisi da manevrira pa zemlji ali po vodi z lastnimi sredstvi, mora nositi te-le luči:

a) Spredaj belo luč; vidno pod kotom 220° , razpolovljeno z vertikalno ploskvijo P simetrije aeroplana. Ta luč mora biti vidna na razdaljo najmanj osem kilometrov.

b) Na desni strani zeleno luč, razdeljeno tako, da meče naprej neprestano svetlobo, med dvema vertikalnima ploskvama, ki tvorita kot 110° in od katerih mora biti ena vzporedna z vertikalno ploskvijo, ki drži skozi podolžno os aparata. Ta luč mora biti vidna na razdaljo najmanj pet kilometrov.

c) Na levi strani rdečo luč, postavljeno tako, da meče naprej neprestano svetlobo, med dvema vertikalnima ploskvama, ki tvorita kot 110° in od katerih mora biti ena vzporedna z vertikalno ploskvijo, ki drži skozi podolžno os aparata. Ta luč mora biti vidna na razdaljo najmanj pet kilometrov.

č) Te obstranski luči, zelena in rdeča, morata biti postavljeni tako, da ni vidna ne zelena luč od leve strani aeroplana ne rdeča luč od desne strani.

d) Zada, kolikor mogoče daleč, belo luč, obrnjeno nazaj in vidno na razdaljo najmanj pet kilometrov, v sektorju 140° , razdeljeno na dva enaka dela z vertikalno ploskvijo, ki drži skozi podolžno os aparata.

e) Če je treba, ko se uporablja gorenje pravilo, eno samo luč zamenjati z več lučmi, mora biti vidnostno polje vsake izmed njih omejeno tako, da je takrat vidna samo ena luč.

3. Pravila o lučih za aeroplan se uporabljajo tudi na zračne ladje, samo s temi izjemami:

a) Vse luči morajo biti podvojene, one spredaj in zadaj vertikalno, one na straneh pa horizontalno na črto, vzporedno z osjo zračne ladje.

b) Luči vsakega para spredaj in zadaj morajo biti vidne obenem.

Razdalja med dvema lučma istega para ne sme biti manjša od dveh metrov.

4. Remorkirana zračna ladja mora nositi luči, označene v točki 3., razen tega pa luči, označene v točki 6., za zračne ladje, ki jih nosi veter.

5. a) Aeroplan ali zračna ladja, ki plove, ker se ne dá več voditi, na površini vode, t. j. nesposoben (nesposobna) za manevriranje, kakor je to predpisano v pravilniku za preprečevanje kolizij na morju, mora nositi dve rdeči luči v razdalji vsaj dveh metrov, postavljeni drugo nad drugo tako, da sta vidni v vseh smereh na razdaljo najmanj treh kilometrov.

b) Zrakoplov ne nosi v zgoraj označenih razmerah, če je nepremičen, luči ob strani; če pa je v gibanju, jih mora imeti.

6. Zračna ladja, ki jo iz kakršnihkoli vzrokov nosi veter ali ki je prostovoljno ustavila motorje, mora izobesiti razen ostalih označenih luči, drugo nad drugo, dve rdeči luči, vsaksebi vsaj dva metra in vidni v vseh smereh na razdaljo najmanj treh kilometrov.

Podnevi mora izobesiti zračna ladja, ki je remorkirana in se iz kakršnegakoli vzroka ne dá voditi, na jako viden način dve krogli ali črni stvari s premerom šestdeset centimetrov, postavljeni druga na drugo v razdalji vsaj dveh metrov.

Zračna ladja, pritrjena ali v gibanju, s prostovoljno ustavljenimi motorji, mora izobesiti podnevi na jako viden način kroglo ali črno stvar s premerom šestdeset centimetrov; drugi zrakoplovi jo smatrajo, kakor da jo nosi veter.

7. Prost balon mora nositi bleščečo belo luč, postavljeno vsaj pet metrov pod košaro in vidno z vseh smeri na razdaljo najmanj treh kilometrov.

8. Privezan balon mora nositi, porazdeljene kakor bela luč, označena v točki 7., in na mestu te luči tri luči, postavljene vertikalno najmanj dva metra vsaksebi. Luč na sredi mora biti bela, obe drugi pa sta rdeči; vse tri luči morajo biti vidne v vseh smereh na razdaljo najmanj treh kilometrov.

Vrhu tega mora nositi vrv na vsakih tri sto metrov, pričenši od košare, skupine po tri luči, porazdeljene tako kakor one, ki so zgoraj označene. Predmet, na katerega je balon privezan na zemlji, mora nositi skupino podobnih luči, ki oznamenjuje njegovo lego.

Podnevi mora nositi vrv v isti legi, v kakršni so zgoraj označene skupine luči, in na njih mestu napihnjene mehove s premerom 0-20 m in dva metra dolge, označene izmenoma z belimi in rdečimi progami, 0-50 m širine.

9. Zračna ladja, pritrjena blizu tal, mora nositi luči, ki so označene v točki 2. a) in d) in točki 3.

Razen tega je treba, če je zračna ladja pritrjena daleč od tal, zračno ladjo, vrv in predmet, na katerega je privezana, bodisi podnevi, bodisi ponoči oznamenovati tako, kakor je rečeno v točki 8.

Pomorskim sidrom ali plovkam (bojam), ki jih rabijo zračne ladje, da se privežejo, se ni treba ravnati po teh pravilih.

10. Aeroplan, ustavljen na zemlji ali na vodi, a nezasedran ali neprivezan, mora nositi luči, označene v točki 2.

11. Da ne trči ob ladje, mora nositi

a) aeroplan, zasedran ali privezan na vodi, spredaj, na najvidnejšem mestu, belo luč, vidno z vseh strani na razdaljo najmanj dveh kilometrov;

b) aeroplan, dolg petdeset ali več metrov, zasedran ali privezan na vodi, spredaj luč, podobno zgoraj označeni, in še eno zadaj ali blizu zadaj, najmanj pet metrov nižje od luči spredaj.

Za «dolžino» aeroplana se razumeva skupna razdalja med njegovima skrajnima točkama.

c) Aeroplan z razpetino petdeset ali več metrov, zasedran ali privezan na vodi, morajo nositi razen tega na vsaki skrajni točki spodnjega krila luč, postavljeno tako, kakor je rečeno v točki a) tega člena.

Za «razpetino» aeroplana se razumeva njegova maksimalna širina.

12. Če začne ponoči ena izmed označenih luči pojemati, se mora zrakoplov spustiti na zemljo, čim to lahko stori brez nevarnosti.

13. S predhodnimi pravili se nikakor ne ovira uporabljanje posebnih pravilnikov, ki jih izda izvestna država o dopolnilnih lučih signalov ali položaja za vojaške zrakoplove ali za zrakoplove, ki lete v formaciji. Tudi se z njimi nikakor ne ovira uporabljanje signalov za razpoznavanje, ki jih je usvojil lastnik zrakoplova s pooblastilom svoje vlade in ki so bili po predpisih registrirani in objavljeni.

II. oddelek.

Pravilnik o signalih.

14. a) Zrakoplov, ki se hoče spustiti ponoči na aerodrom, opremljen s svojo stražo, mora prej zapaliti zeleno Veryjevo raketo ali pa dajati v presledkih signale z zeleno svetiljko. Razen tega mora ponavljati z mednarodnimi Morsejevimi znaki skupino črk, ki tvorijo njegov pozivni signal.

b) Dovolitev, da se sme spustiti, se mu dá z zemlje tako, da se ponavlja isti signal, spremljan z zeleno Veryjevo raketo ali s signali v presledkih z zeleno svetiljko.

15. Rdeča raketa ali rdeča luč pomeni, da se zrakoplov ne sme spustiti.

16. Zrakoplov, ki se mora spustiti ponoči, mora prej zapaliti rdečo Veryjevo raketo ali pa dajati s svojimi lučmi za plovitev serijo kratkih signalov v presledkih.

17. Če kliče zrakoplov, ki je v nevarnosti, na pomoč, mora uporabiti za to, bodisi naenkrat, bodisi ločeno, te-le signale:

a) mednarodni znak za nevarnost S. O. S. z optičnimi ali radiotelegrafskimi signali;

b) signal za nevarnost z zastavo N. C. mednarodnega kodeksa;

c) signal za razdaljo s kvadratno zastavo, ki ima nad seboj ali pod seboj kroglo ali podobno stvar;

č) zdržema zvok s kakršnimkoli zvočnim aparatom;

d) signal iz zaporedoma zapaljenih belih Veryjevih raket v kratkih presledkih.

18. Za obvestilo aeroplanu, da je priplul blizu prepovedanega pásu in da mora izpremeniti pot, se rabijo ti-le signali:

a) Podnevi trije izstrelki, sproženi v presledku 10 sekund, katerih eksplozije provzročijo tri oblake belega dima, kažejo smer, ki se je mora držati zrakoplov.

b) Ponoči trije izstrelki, sproženi v presledku 10 sekund, katerih eksplozije dajo bele zvezde, kažejo smer, ki se je mora držati zrakoplov.

19. Za nalog zrakoplovu, da se mora spustiti na aerodrom, se uporabljajo ti-le signali:

a) Podnevi trije izstrelki, sproženi v presledku 10 sekund, katerih eksplozije provzročijo črn ali rumen oblak dima.

b) Ponoči trije izstrelki, sproženi v presledku 10 sekund, katerih eksplozije dajo rdeče luči ali zvezde.

Če se hoče preprečiti, da bi se spustil drug zrakoplov, ne pa oni, na katerega se je merilo, se naravna razen tega nanj iz reflektorja žarek neprestane luči.

20. a) Če zakrije aerodrom someglica ali megla, sme biti aerodrom oznamovan z balonom, ki služi za zračno plovko, ali pa na drug usvojen način.

b) Ob someglici, megli, snežnem metežu ali močnem dežju mora dajati zrakoplov na vodi bodisi podnevi, bodisi ponoči te-le zvočne signale:

1.) če ni zasedran ali privezan, v presledkih po dve minuti zvok, sestavljen iz dveh pozivov, ki trajata okoli pet sekund in sta ločena s presledkom primeroma ene sekunde;

2.) če je zasedran ali privezan, hitro udarjanje ob dosti močan zvon ali gong v času okoli pet sekund s presledkom največ ene minute.

III. oddelek.

Zbornik predpisov o prometu po zraku.

21. Aeroplani se morajo vedno umitaki s poti prostim ali privezanim balonom in zračnim ladjam. Zračne ladje se morajo umikati s poti balonom, najsi so baloni privezani ali ne.

22. Zračno ladjo, ki ne obvladuje smeri svoje poti, je smatrati za prost balon.

23. Če dopuščajo razmere, se sme preprečiti nevarnost kolizije z drugim zrakoplovom tako, da se pazljivo vpoštevata smer in naklon poti, po kateri plove drugi zrakoplov. Če ne prenese ne eden ne drugi obeh elementov znatne izpremembe, je treba smatrati kolizijo za možno.

24. Izraz «nevarnost kolizije» pomeni vsako nevarnost nezgode, ki se utegne pripetiti, ker sta se dva zrakoplova preveč približala. Vsak zrakoplov, ki se mora po teh predpisih umekniti drugemu zrakoplovu, da ne trči obenj, mora po dotičnih razmerah vzdrževati zadostno razdaljo.

25. Vpoštevaje točno predpise o nevarnosti kolizije, navedene v točki 24., mora manevrirati zrakoplov z motorjem vedno po predpisih, navedenih v točki 22. in naslednjih točkah, čim opazi, da bi se približal, če nadaljuje svojo pot, najmanj za dve sto metrov drugemu zrakoplovu.

26. Če se srečata dva zrakoplova z motorji spredaj ali skoro spredaj, se mora vsak umekniti na desno.

27. Če ploveta dva zrakoplova z motorji po potih, ki se križata, se mora zrakoplov, ki vidi drugega s svoje desne strani, umekniti temu drugemu.

28. Zrakoplov, ki dohiteva drugega, se mu mora, da ga prehiti, umekniti tako, da krene na desno, ne pa podenj.

Če plove zrakoplov proti drugemu zrakoplovu po poti, nagnjeni nad 110° na pot, po kateri plove drugi, t. j. če je proti onemu v položaju, da ne mora ponoči razpoznati nobene izmed luči na straneh tega zrakoplova, ga je smatrati, kakor bi hotel prehiteti tega poslednjega; nobena poznejša izprememba poti, po kateri ploveta oba zrakoplova, ne more učiniti, da bi bilo smatrati prvega, kakor bi hotel prekrizati pot drugemu v zmislu tega pravilnika, ali da bi se razrešil obveze, pluti v razdalji doseženega zrakoplova, dokler tega poslednjega daleč ne prehiti.

Ker podnevi zrakoplov, ki prehiteva v zgoraj označenih razmerah, ne more vedno zanesljivo vedeti, ali prekriža njegova pot spredaj ali zadaj pot drugega zrakoplova, mora, če dvomi, domnevati, da je v položaju zrakoplova, ki dohiteva drugega, ter kreniti s poti, po kateri plove drugi.

29. Kadar predpisuje ta pravilnik enemu izmed dveh zrakoplovov, da se mora umekniti drugemu, mora ta poslednji obdržati svojo prvotno smer in brzino. Če bi si bila dva zrakoplova vendarle zaradi megle ali iz kakršnegakoli vzroka tako blizu, da se kolizija ne dá preprečiti z manevriranjem prvega,

mora doseženi zrakoplov kar najučinkoviteje prevzeti iniciativo manevriranja, da se kolizija prepreči.

30. Vsak zrakoplov, ki ga pozivlje ta pravilnik, da se mora umekniti s poti drugemu, mora kar najskrbneje paziti, da se ne sreča z njim spredaj.

31. Vsak zrakoplov, ki plove po uradno priznani poti, se mora držati njene desne strani, če je to mogoče brez nevarnosti.

32. Noben zrakoplov, pripravljen za polet z zemlje ali vode, se ne sme dvigniti, če preti nevarnost, da bi trčil ob drugega, ki se spušča.

33. Vsak zrakoplov, ki je v oblaku, somegli, megli ali v drugih razmerah slabe vidnosti, mora manevrirati oprezno ter strogo vpoštevati razmere, v katerih je.

34. Vpoštevaje te predpise, pa se vendar ne smejo prezreti take nevarnosti plovitve in kolizije ali vsake druge okolnosti, zaradi katerih je treba odstopiti od teh pravil, da se prepreči neposredna nevarnost.

IV. oddelek.

Pritežek (balast).

35. Prepovedano je, metati iz zrakoplova v zrak vsak drug pritežek razen drobnega peska ali vode.

V. oddelek.

Pravila za zračno kroženje nad aerodromi ali blizu njih.

36. Na vsakem aerodromu mora biti izobešena na vzvišeni točki zastava, ki daje zrakoplovom, kateri se hočejo tu spustiti ali se od tukaj dvigniti in ki so primorani, izvršiti okret, z barvo zastave znamenje, da se mora izvršiti ta okret na levo, t. j. nasprotno smeri, v kateri se premikata kazalca na uri, ali na desno (v smeri, v kateri se premikata kazalca na uri). Bela zastava pomeni, da se mora izvršiti okret na desno, in v tem primeru mora ostati zastava stalno na desni strani zrakoplova, t. j. na strani, ki nosi zeleno luč; rdeča zastava pa pomeni, da se mora okreniti zrakoplov na levo; rdeča zastava mora takrat ostati na levi strani, ki nosi rdečo luč zrakoplova.

37. Aeroplan, ki odhaja z aerodroma, sme izvršiti okret šele na razdalji 500 metrov od točke, najbližje obodu; če kroži, mora krožiti po pravilih, določenih v predhodni točki.

38. Vsak aeroplan, ki leti, se mora na razdalji med 500 in 1000 metri od najbližje točke aerodroma ravnati po zgoraj navedenih pravilih o kroženju, razen če plove v višini nad 2000 metrov.

39. Akrobatski spusti so prepovedani na onih aerodromih držav pogodnic, ki so otvorjeni za mednarodni promet. Aeroplanom je prepovedano, izvrševati akrobatske vaje na razdalji, manjši nego 2000 metrov od najbližje točke enega izmed teh aerodromov.

40. Na vsakem aerodromu mora biti smer vetra razločno označena na eden ali na več usvojenih načinov, kakor s T za spust, z napihnjenimi mehovi, z dimom itd.

41. Vsak aeroplan, ki odhaja z aerodroma, namenjenega mednarodnemu prometu, ali se spušča nanj, mora to storiti proti vetru, če ni za to zaprek, ki jih provzroča lega kraja.

42. Če se dva aeroplana ob istem času bližata aerodromu, da bi se spustila nanj, mora manevrirati višji aeroplan tako, da se umakne aeroplanu, ki leti nižje; za spust se mora ravnati po pravilih iz točke 28. o prehitevanju.

43. Pot mora biti prosta vsakemu aeroplanu, ki se poizkuša spustiti na aerodrom, ko je dal signale za nevarnost.

44. Glede na opazovalca, ki je obrnjen proti vetru, bodi vsak aerodrom po možnosti razdeljen na tri pasove. Pas na desni je pas za odhajanje, pas na levi pa za spuščanje; med tema pasovoma je nevtralen pas. Aeroplan, ki se hoče spustiti, se mora spustiti čim bližje nevtralnemu pasu; toda postaviti se mora na levo od vsakega drugega aeroplana, ki se je že spustil. Ko je aeroplan zmanjšal brzino leta ali je prestal drseti po tleh, mora takoj kreniti v nevtralni pas. Prav tako se mora aeroplan, ki se odpravlja na navzgor let, dvigniti v delu pasu za odhajanje, čimbolj na desno, držeč se čimbolj na levo od vsakega drugega aeroplana, ki odhaja ali se pripravlja na odhod.

45. Noben aeroplan se ne sme začeti dvigati, dokler ni predhodni aeroplan popolnoma oprostil aerodroma.

46. Gorenja pravila veljajo prav tako za ponočno spuščanje na aerodrome; signali so takrat ti-le:

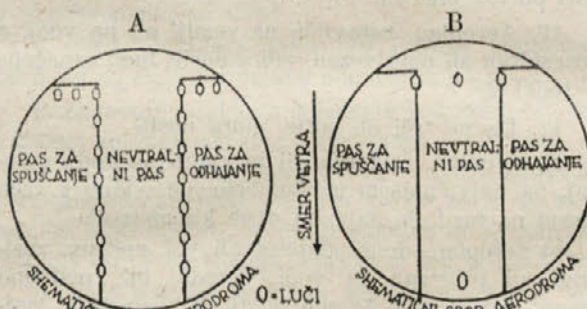
a) Rdeča luč pomeni, da se morajo izvršiti okreti na levo; zelena luč naznanja, da se morajo izvršiti

na desno (glej točko 36.). Pas na desni mora biti označen z belimi lučmi, tako da tvorijo obrnjen L ali vešala; pas na levi mora biti označen na isti način. Oboja vešala morajo biti postavljena s hrbtno ob hrbtnu, tako da označujejo dolgi kraki mejo nevtralnega pasu. Spuščanje se mora vršiti stalno v smeri dolgega kraka proti malemu kraku. Luč, nameščena na koncu dolgega kraka, mora biti na točki, najbližji obodu, na katerega se aeroplan lahko spusti brez nevarnosti. Luči, ki so nameščene vzdolž krajšega kraka, označujejo konec terena, na katerem se aeroplan lahko spusti popolnoma varno. Aeroplan ne sme potem preiti male strani vešal (glej obrisek A).

b) Če se želi varčevati z razsvetljavo in osebjem, se sme uporabljati ta-le sistem:

Na strani, izpostavljeni vetru, se namestita dve luči tako, da oznamujeta konec nevtralnega pasu, določenega v točki 44.; črta, ki spaja luči, tvori s smerjo vetra pravi kot. Drugi dve luči morata biti nameščeni tako-le: ena na sredi premice, ki veže prvi dve, druga koncem aerodroma na nasprotni strani, na črti, vzporedni s smerjo vetra in potegnjeni skozi predhodno luč; ta vzporednica seče os nevtralnega pasu (glej obrisek B).

Dopolnilne luči se lahko postavijo simetrično ob koncih nevtralnega pasu in na skrajnih točkah črt za dviganje in spuščanje na črti, ki veže tri luči, nameščene na strani, ki je izpostavljena vetru.



47. Noben privezan balon, noben zmaj in nobena privezana zračna ladja se ne sme brez posebne dovolitve dvigniti v bližini aerodroma, razen v primerih, določenih v točki 20.

48. Prikladni znaki in signali morajo biti postavljeni na vse stalne ovire, nevarne za plovitev po zraku, v pasu, širokem 500 metrov, okoli vseh aerodromov.

VI. oddelek.

Obče pripombe.

49. Vsak zrakoplov, ki manevrira na vodi z lastnimi sredstvi, mora izpolnjevati vse predpise, ustanovljene za preprečevanje kolizij na morju; potem takem ga je smatrati za parno ladjo, samo da mora imeti luči, označene s tem pravilnikom, ne pa onih, ki so določene s pomorskimi pravilniki za parne ladje; poleg tega ne uporablja zvočnih signalov, razen v primerih, določenih z gorenjima točkama 17. in 20. Tudi se ne domneva, da bi slišal te signale.

50. Na noben predpis tega pravilnika se ni moči sklicevati, da bi se razrešil odgovornosti zrakoplov ali njega lastnik, pilot ali posadka za posledice malomarnosti bodisi pri uporabljanju luči in signalov, bodisi glede stražarske službe, bodisi pri uporabljanju pravil za plovitev po zraku ob normalnem vremenu ali v posebnih okoliščinah primera, za katerega gre.

51. Na nobenega izmed gorenjih predpisov se prav tako ni moči sklicevati, da bi se opravičile kršitve posebnih ustanovljenih in pristojno razglašanih pravilnikov, storjene s kroženjem zrakoplovov blizu aerodromov in drugih krajev. Izpolnjevanje teh pravilnikov je obvezno za vse lastnike, pilote ali posadke zrakoplovov.

Priloga E.

Minimalni pogoji za pridobivanje diplom pilotov ali navigatorjev.

I. oddelek.

Diplome za pilote aeroplanov in hidroplanov.

A. Diploma za pilota turističnih aeroplanov ali hidroplanov (neveljavna za javni promet).

1. Praktične preizkušnje:

Pri vsaki praktični preizkušnji mora biti kandidat sam na aeroplanu.

a) Preizkušnja za višino in za drsečilet. Let brez spusta; med njim mora ostati pilot najmanj eno uro v višini vsaj 2000 metrov nad odhodno točko. Spuščati se mora z drsečim letom; motorje pa mora ustaviti na 1500 metrov nad tere-

nom za spuščanje. Ne da bi bil spotoma uporabil motor, se spusti v krogu s premerom 150 metrov okoli točke, ki jo je naprej določil izpraševatelj.

b) Preizkušnja spretnosti. Let brez spusta okoli dveh stebrov (ali dveh plovk [boj]), ki sta 500 metrov vsaksebi, opisujoč serijo petih osmic (8), ko se je izvršilo vsako kroženje okoli enega obeh stebrov (ali plovk). Ta let mora izvršiti kandidat v višini manjši nego 200 metrov nad zemljo (ali vodo), ne da bi se dotaknil zemlje (ali vode). Spusti se:

1.) tako, da popolnoma ustavi motor ali motorje najkeseje, ko se je zrakoplov dotaknil zemlje (ali vode);

2.) tako, da ustavi zrakoplov vsaj 50 metrov od točke, ki jo je določil kandidat sam pred odhodom.

2. Posebna znanja:

Pravilnik o lučih in signalih in zbornik predpisov o zraku. Predpisi o kroženju po zraku nad aerodromom in blizu njega. Praktično znanje iz mednarodnega zrakoplovnega zakonodajstva.

B. Diploma za pilota aeroplana ali hidroplana, ki služi javnemu prometu.

1. Praktične preizkušnje:

Pri vsaki praktični preizkušnji mora biti kandidat sam na avionu.

a) Preizkušnje za višino, za drseči let in za spretnost so iste kakor za diplomu pilota turističnega aeroplana. Kandidatom, ki že imajo to diplomu, ni treba še drugič opravljati teh preizkušenj.

b) Preizkušnja vztrajanja v višini najmanj 300 kilometrov nad zemljo ali morjem s povratkom na odhodno točko. Ta pot se mora izvršiti na istem zrakoplovu in v osmih urah. Sestavljena je iz dveh obveznih spustov (s popolno ustavitvijo aparata) izven odhodne točke na točkah, ki so jih naprej določili izpraševatelji.

Pred odhodom mora biti kandidat obveščen o poti, ki naj jo preplave, in opremljen s potrebno karto. Izpraševatelji odločijo, ali se je izvršila pot pravilno.

c) Nočni let.

Let trideset minut, izvršen v višini najmanj 500 metrov. Ta let se sme pričeti najmanj dve uri po solčnem zapadu, končati pa se mora najmanj dve uri pred solčnim vzhodom.

2. Tehnični izpit:

Kandidat, ki je zadovoljivo opravil praktične preizkušnje, se pozove, naj opravlja izpit iz naslednjih predmetov:

a) Aeroplani in hidroplani.

Teoretično znanje o zakonih o uporabi zraka in njegovih vplivih na površino kril in ploskvi repa, na krmilo za smer in za globino in na vijake; o opravih raznih delov zrakoplova in njih komandi.

Montaža aeroplanov in njih raznih delov.

Praktične preizkušnje iz reguliranja.

b) Motorji.

Obča znanja o eksplozijskih motorjih in o opravi njih organov; obča znanja o gradnji, spajanju, opremljanju in lastnostih aeroplanskih motorjev.

Vzroki slabega delovanja motorjev; vzroki poškodb.

Praktične preizkušnje iz najobičajnejših popravil.

c) Posebna znanja.

Predpisi o lučih in signalih, zbornik pravil o zraku in pravil o kroženju po zraku nad aerodromi in blizu njih.

Praktično znanje o posebnih pogojih zračnega prometa in mednarodnega zračnega zakonodajstva.

Čitanje kart; orientacija; določanje točk; elementarna meteorologija.

Pripombe.

Praktične preizkušnje se morajo končati najkeseje v enem mesecu. Opravljajo se lahko v kakršnemkoli redu; vsaka izmed njih sme imeti dva poizkusa. Overovijo jih pravilno pooblaščen izpraševatelj, ki pošljejo o njih poročilo pristojnim oblastvom.

V uradnih poročilih je treba vselej omeniti vse incidente, zlasti pa one, ki so se zgodili med spuščanjem. Pred vsako preizkušnjo morajo pokazati kandidati izpraševateljem neizpodbojne dokumente o identitnosti.

Pri vseh praktičnih preizkušnjah je treba nositi barograf ali diagram; list, ki so ga overovali izpraševatelji, se mora pridodati poročilu.

Piloti, ki imajo vojaško diplomu, imajo pravico do diplome turističnega pilota; da pa pridobe diplomu za pilota zrakoplova, namenjenega javnemu prometu, morajo opraviti predhodno tehnične izpite o plovitvi, določene pod naslovom B, 2. c).

II. oddelek.

Diploma za pilota prostega balona.

1. Praktične preizkušnje:

Kandidat mora izvršiti te-le navzgorne lete:

1.) podnevi: tri poučne lete;

en let s svojo voditvijo pod učiteljevim nadzorstvom;

2.) ponoči: en let sam z balonom.

Vsak navzgornji let mora trajati najmanj dve uri.

2. Teoretični izpit:

Elementarni zakoni aerostatike in meteorologije.

3. Posebna znanja:

Obče znanje o balonu in njegovih priteklinah; polnjenje; reguliranje; voditev z navzgornjim letom; instrumenti; ukrepi zoper mraz in v velikih višinah.

Mednarodni pravilnik o lučih in signalih in zbornik predpisov o zraku; pravila o kroženju po zraku nad aerodromi in blizu njih.

Praktično znanje o mednarodnem zračnem zakonodajstvu. Čitanje kart in orientacija.

III. oddelek.

Diploma za pilota zračne ladje.

Vsak pilot zračne ladje mora imeti diplomu pilota prostega balona.

Razlikujejo se trije razredi pilotov zračnih ladij.

Pilot z diplomom prvega razreda sme poveljevati vsem vrstam zračnih ladij.

Pilot z diplomom drugega razreda sme poveljevati zračnim ladjam, ki imajo prostornino do 20.000 kubičnih metrov.

Pilot z diplomom tretjega razreda sme poveljevati zračnim ladjam, ki imajo prostornino do 6000 kubičnih metrov.

Vsi častniki piloti vojaških ali pomorskih zračnih ladij imajo pravico do diplome tretjega razreda.

Vsi častniki piloti vojaških ali pomorskih zračnih ladij, ki so poveljevali zračnim ladjam s prostornino nad 6000 kubičnih metrov, imajo pravico do diplome prvega razreda.

Pogoji za diplomu tretjega razreda.

1. Praktične preizkušnje:

a) Dvajset overovljenih navzgornjih letov (izmed teh trije ponoči), izvršenih na zračni ladji, ko je trajal vsak let vsaj eno uro. Najmanj pri štirih navzgornjih letih mora kandidat sam pod nadzorstvom častnika poveljnika zračne ladje voditi balon ves čas potovanja, v katerega se štejeta tudi odhod in spust.

b) Ena potovanje najmanj 100 kilometrov po naprej določeni poti, ki se konča z nočnim spustom. To potovanje se mora izvršiti vpričo uradnega inspektorja na ladji.

2. Teoretični izpit:

Aerostatika in meteorologija; gostota plinov, Mariottov in Gay-Lussacov zakon, barometriški pritisk, Arhimedov zakon, stisnost plinov, čitanje in uporabljanje obvestil in meteoroloških kart.

Fizikalne in kemijske lastnosti lahkih plinov in tvarin, ki se uporabljajo za gradnjo zračnih ladij.

Obča teorija o zračnih ladjah.

Dinamske lastnosti teles ob gibanju skozi zrak.

3. Obča znanja:

Elementarno znanje o eksplozijskih motorjih.

Elementarna plovitev; uporabljanje busole; kako se izsledijo točka.

Polnjenje balona; opremljanje; reguliranje; manevriranje; komande in instrumenti.

Pogoji za diplomu drugega razreda.

1. Praktične preizkušnje:

Vsak kandidat za diplomu drugega razreda mora že imeti diplomu tretjega razreda ter je moral prebiti najmanj štiri mesece kot pilot tretjega razreda na zračni ladji. Razen tega mora izvršiti vsaj deset navzgornjih letov kot pilot tretjega razreda na zračni ladji s prostornino nad 6000 kubičnih metrov, pri katerih je pod nadzorstvom častnika poveljnika sam vodil zračno ladjo ves čas potovanja, v katerega se štejeta tudi odhod in spust.

2. Teoretični izpit:

Poglobljeno znanje o vprašanih, sprejetih v program, po katerem se pridobi diploma pilota tretjega razreda.

Pogoji za diplomu prvega razreda.

Praktične preizkušnje:

Vsak kandidat za diplomu prvega razreda mora imeti diplomu drugega razreda ter je moral prebiti aktivno vsaj dva meseca kot pilot drugega razreda

na zračni ladji; razen tega mora izvršiti kot pilot drugega razreda na zračni ladji s prostornino nad 20.000 kubičnih metrov vsaj pet navzgornjih letov, med katerimi je pod nadzorstvom častnika poveljnika sam vodil zračno ladjo ves čas potovanja, v katerega se štejeta tudi odhod in spust. Vsak navzgornji let je moral trajati vsaj eno uro z minimom 15 ur skupaj za vseh pet navzgornjih letov.

Teoretični izpit:

Kakor za diplomu drugega razreda.

IV. oddelek.

Diploma za navigatorja.

Vsak zrakoplov, namenjen javnemu prometu z več nego deset potniki, ki mora vršiti stalno potovanje nad zemljo med točkama, oddaljenima nad 500 kilometrov, ali nočna potovanja ali pa potovanja nad morjem med točkama, oddaljenima nad 200 kilometrov, mora imeti na sebi diplomiranega častnika navigatorja, ki mu je bila izdana diploma na podlagi opravljenega praktičnega in teoretičnega izpita iz teh predmetov:

1. Praktična astronomija:

Pravo gibanje in navidezno gibanje nebesnih teles. Razne oblike, v katerih je videti nebesni svod. Kot ure, srednji čas, pravi čas, astronomski čas. Oblika in dimenzije zemlje.

Globus in nebesne karte.

Metode za določanje zemljepisne širine in dolžine, čas in azimut.

2. Plovitev:

Zemljske in pomorske karte; njih čitanje.

Busola; izpremembe, inklinacija; magnetni meridian.

Pota; določanje polov s kompasom in njegove korekture.

Kompenzacija busol (tehnična in praktična).

Izračunavanje azimuta.

Potovanje po približnem izračunu; izračunavanje relativne brzine; odvrati; razkaznice korekture.

Kronometri; korekcija in primerjanje.

Sekstanti; njih reguliranje.

Poznanje časa ali Nautical Almanac.

Določanje kraja po azimutu in po višini zvezd.

Plovitev v loku velikega kroga.

Instrumenti za zračno plovitev.

3. Obča znanja:

Mednarodni pravilniki za zračno in pomorsko plovitev.

Mednarodno zrakoplovno zakonodajstvo.

Praktično znanje iz meteorologije in uporabljanje meteoroloških kart.

V. oddelek.

Zdravniško izpričevalo.

Mednarodni zdravstveni pogoji glede sposobnosti za plovitev po zraku.

1. Da dobi kandidat dopustilo za pilota, častnika navigatorja ali mehanika takega zrakoplova, ki je namenjen javnemu prometu, se mora dati pregledati po zdravniških, posebe za to označenih ali pooblaščenih po državi pogodnici, ki ji kandidat pripada.

2. Zdravniški pregledi tako za izbor začetnikov kakor tudi za periodično revizijo plovitvenega oseba, se nanašajo na te-le telesne in duševne sposobnosti:

a) Na prejšnje bolezni, podedovane in osebne, zlasti pa na ravnotežje živčevja. Odsotnost vsake duševne motitve ali kakršnekoli moralne ali telesne hibe, ki bi mogle vplivati na varnost plovitve po zraku.

b) Piloti in častniki navigatorji, ki so angažirani za javni promet, morajo biti stari vsaj devetnajst let.

c) Občji kirurški pregled. — Aviatik ali zrakoplovec ne sme bolovati za nobeno rano in tudi ni smel prebiti nobene operacije, nadalje ne sme imeti prirojene ali pozneje dobljene hibe, zaradi katere ne bi mogel zanesljivo voditi zrakoplova.

č) Občji notranji pregled. — Aviatik ali zrakoplovec ne sme trpeti za boleznijo ali nadloženostjo, zaradi katere bi mogel biti iznenada onesposobljen za voditev zrakoplova. Srce, pljuča, obisti, živčevje — vse to mora biti tako, da lahko prenaša učinke višine in dolgega leta.

d) Pregled oči. — Aviatik ali zrakoplovec mora imeti tolik oster vid, kolikršnega zahteva potreba njegove službe. Noben pilot ali častnik navigator ne sme imeti več nego dve dioptriji latentne hipermetropije; mišična koordinacija mora biti občutljiva za refrakcijo. Polje vida na vsako oko in razločanje barv morata biti normalni.

e) Pregled ušes. — Srednje uho mora biti normalno. Aviatik ali zrakoplovec mora imeti tolik oster sluh, kolikršnega zahteva potreba njegove službe.

f) Ušesna troblja mora biti nepoškodovana in ne preveč ali premalo razdražna.

g) Pregled nosa in grla. — Aviatik ali zrakoplovec mora imeti nosni predor popolnoma odprt ter ne sme imeti nikakršnih resnih akutnih ali kroničnih bolezni v zgornjih predorih za dihanje.

3. Vsaka država pogodnica mora začasno določiti svoje metode za pregled, dokler ne usvoje poedinosti in minimalnih pogojev za sedaj rabljene preglede pozneje na posebni konferenci zdravniški predstavniki, ki jih pooblasti mednarodna komisija za zrakoplovstvo.

4. Kandidat, ki je izpolnil zgoraj označene pogoje, dobi dovoljno zdravniško izpričevalo, ki ga mora predložiti, da se mu podeli dopustilo.

5. Da se ugotovi, ali je aviatik ali zrakoplovec ohranil sposobnost za plovitev po zraku, je treba vsakega periodično pregledati vsaj vsakih šest mesecev in izvide teh pregledov priložiti njegovim dokumentom. Prav tako se mora ob boleznih ali nezgodah vedno iznova ugotoviti njegova sposobnost za plovitev po zraku. Dnevi in posledki teh dopolnilnih pregledov se morajo vpisati v diplomu dotičnega pilota ali častnika navigatorja.

6. Aviatik ali zrakoplovec, ki je dokazal sposobnost za plovitev po zraku pred to konvencijo, ne sme biti, dokler ohrani to sposobnost, izključen iz letalnega osebja samo zato, ker ne izpolnjuje vseh tukaj navedenih pogojev.

7. Vsaka država pogodnica sme, če se ji zdi potrebno, poostriiti zgoraj določene pogoje; vendar pa se morajo zahtevani minimalni pogoji v vsakem primeru obdržati za mednarodni promet.

Priloga F.

Mednarodne karte in zrakoplovna oznamenila.

Mednarodne karte in zrakoplovna oznamenila je treba izdelati po naslednjih običajih pravilih:

I. oddelek.

Karte.

1. Uvesti je treba dvoje zrakoplovnih kart, spodaj označenih z imenom »generalne karte« in »normalna karta«.

2. Generalne karte, prav tako pa tudi normalna karta, morajo biti izdelane načeloma po pravilih, ki sta jih usvojili uradni mednarodni konferenci v Londonu leta 1909. in v Parizu leta 1913. za določitev »svetovne karte v merilu 1:1.000.000«.

Pripomba. — Izpisek iz resolucij, usvojenih na konferencah v Londonu in v Parizu:

Listi svetovne karte v merilu 1:1.000.000 obsežajo enotno šest stopinj zemljepisne dolžine in štiri stopinje širine. Stopinjsko omrežje je sestavljeno s poldnevniki, merjenimi po šest stopinj od greenwiškega meridiana, in z vzporedniki, merjenimi po štiri stopinje od polutnika.

60 sfernih poldnevniških odsekov po šest stopinj širine je numeriranih od 1 do 60, pričesni od greenwiškega meridiana proti vzhodu.

Na vsaki strani polutnika do 88° zemljepisne širine mora biti 22 vzporednih pasov po štiri stopinje višine označenih z 22 črkami od A do V.

Obe polarni kapici s polumerom dveh stopinj sta označeni s črko Z.

Za severno polkroglo mora biti označen vsak list s črko N, za katero pride črka pasu in številka severnega odseka, ki se križata na črki, za katero gre. — N. pr.: N. K.—12.

Za južno polkroglo je začetna črka N nadomeščena s črko S. — N. pr.: S. L.—28.

3. Dolžine, razdalje, širine in višine morajo biti izražene v metrih. Vendar pa ima vsaka država pravico, dodati še iste elemente, izražene z domačimi edinicami.

4. Konvencionalne barve in znake kakor tudi način, usvojen za publikacijo svetovne karte v milijonskem merilu, je treba, kolikor le mogoče, rabiti tudi v mednarodnih zrakoplovnih kartah.

5. Za »generalne karte« se mora rabiti Mercatorjeva projekcija s stopinjo zemljepisne dolžine, predstavljeno z dolžino 3 cm. Poldnevniki in vzporedniki, označeni v celih stopinjah, morajo biti potegnjeni s tankimi črtami; oni pa, ki tvorijo robove listov svetovne karte v milijonskem merilu, morajo biti poteg-

njeni polneje. Ti poslednji listi se oznamujejo prav tako kakor pri milijonski karti.

6. Vsaka generalna karta mora imeti naslov v francoskem jeziku: «Carte générale aéronautique internationale» (glej priloženi zgled 1) in spodaj prevod tega naziva v jeziku one države, ki jo je izdala. Prav tako mora imeti primerno zemljepisno ime.

Vsak list mora imeti vsaj dve obvestili: občo fiziognomijo terena in zemljepisna imena, radiotelegrafske postaje, pomorske svetilnike z višino svetlobe in njenim dosežajem na morski gladini, barvo in razdaljo odseva; državne meje; prepovedane pasove; glavna zračna pota; črte enake magnetske deklinacije; razdalje od južnega tečaja; zemljepisno dolžino in širino (glej točko 7.) s številkami, označenimi na robu, ustreznih sferskih odsekov in s črkami pasov milijonske svetovne karte; pojasnilo konvencionalnih znakov v francoskem ali angleškem jeziku in v jeziku države, ki je izdala karto; ime zavoda, ki je izdal karto; datum izdaje in naslednjih izdaj.

7. «Normalna karta» mora biti izdelana v merilu 1 : 200.000.

(Pripomba. — Za redko naseljene države sme biti vključeno temu merilo, kakršne so pač prilike, 1 : 500.000 ali celo 1 : 1.000.000).

Razen udomačenega oznamenila zemljepisne širine in dolžine morajo obsežati listi normalne karte v pravokotnikih nove geodetske koordinate, in sicer: na eni strani kotno razdaljo od južnega tečaja, ki raste od 0° do 180° do severnega tečaja, in na drugi strani novo zemljepisno dolžino, potegnjeno od začetrnega greenwiškega meridiana in držečo od 0° do 360° vedno na vzhod.

8. Vsak list normalne karte mora imeti naslov v francoskem jeziku: «Carte normale aéronautique internationale» (glej priloženo sliko II), pod tem pa prevod tega naslova v jeziku države, ki je izdala karto. Vsak list mora obsežati eno stopinjo zemljepisne dolžine in eno stopinjo zemljepisne širine. Imeti mora naziv po imenu najvažnejšega kraja, ki je oznamenovan na tem listu, in po novih koordinatah (glej točko 7.) južnozapačnega kota od tega kraja, ker je razdalja od tečaja označena na prvem mestu in ker je število stopinjskih edinic obeh koordinat izraženo z debelejšimi številkami.

Zgleda. — List, omejen na jugu z vzporednikom 49° (kar ustreza razdalji 139° od južnega tečaja) in na zapadu s poldnevnikom 2° E (kar ustreza 182° nove zemljepisne dolžine), mora biti oznamovan tako: 139—182.

Prav tako mora biti list, omejen na jugu z vzporednikom 36° S (kar ustreza razdalji 54° od južnega tečaja) in na zapadu z meridianom 7° W (kar tvori 173° za novo dolžino), oznamovan tako: 54—173.

9. Vsak list normalne karte mora obsežati te-le elemente, kolikor so znani:

a) V okviru samem: proge po 20' poldnevnikov in vzporednikov: pota, razdeljena na dva razreda, kakršna je pač stopnja vidnosti za aviatike; železnice vseh vrst; mesta in trge z njih konturami in trasami glavnih javnih cest, ki jih sečejo; vasi z istimi podatki, če je mogoče, drugače pa oznamovane z majhnim krogom; glavne črte hidrografskega sistema na površini; pogozdene krajine in vse druge površine, neprikladne za spuščanje avionov; zračna pristanišča, hangarje za zračne ladje; instalacije za polnjenje balonov; terene za spuščanje, pripravljene na zemlji ali na vodi; aeronavtična oznamenila; zemeljske svetilnike in stalne luči za plovitev; pomorske svetilnike z višino svetlobe, njenim dosežajem na morski gladini, barvo in razdaljo odseva; radiotelegrafske postaje; meteorološke postaje; zračne črte za prenos električne energije; značilne predmete; državne meje s carinskimi vstopi, določenimi v prilogi H (člen 2.); prepovedane pasove; glavna zračna pota; imena glavnih vodnih površin; mesta in trge; estompiran relief tal in višinske kote, obrobljene z elipso na najvišjih točkah. Nr. pr.: 712

b) Na robu: naziv, ki mora obsežati številko lista, ime kraja, ki je izbran za njega označbo; merilo na okviru, građirano na minute; imena naslednjih listov; zemljepisne širine in razdalje od južnega tečaja; zemljepisne dolžine, stare in nove (glej točko 7.); merilo razdalj, građirano na kilometre; pojasnilo konvencionalnih znakov v francoskem ali angleškem jeziku in v jeziku države, ki je izdala karto; diagram srednje magnetske deklinacije v obsegu lista; oznamenila s skrajšanimi številkami dotičnega lista in osmih naslednjih listov po straneh ali po kotih kakor tudi meje in imena držav, deloma predstavljenih na teh listih; ime zavoda, ki je izdal karto, in datum izdaje.

10. Na generalnih kartah in na listih normalne karte se morajo naslovi, obrobne pripombe, diagrami in pojasnila znakov ujemati s priloženima vzorcema (nariska I in II).

11. V prvi vrsti se morajo izdati generalne karte in listi normalne karte kakor tudi vodniki po zračnih potih, eventualno določenih z mednarodnimi sporazumi.

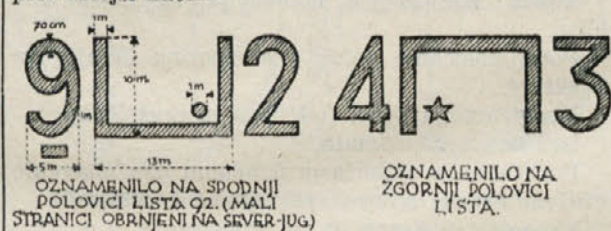
Pripomba. — Kar se tiče zmed in napak, ki bi utegnile nastati pri izdelavi aeronavtičnih kart zaradi uporabljanja udomačenih topografskih načinov, se najbolje priporoča, zbrati na podstavi zračnih ogledov, izvršenih vzdolž najvažnejših poti, vse potrebne podatke o nezdah; ti podatki se vpišejo v te karte, da se ustreže potrebam pilotov.

II. oddelek.

Obči sistem zrakoplovnih oznamenil.

1. Zrakoplovna oznamenila, postavljena na zemlji ali na strehah zgradb, morajo obsežati številčna in grafična navodila z listi normalne zrakoplovne mednarodne karte. V ta namen mora kazati vsako teh oznamenil (glej spodnji obrisek):

- a) skrajšano številko lista, na katerem je oznamenilo;
- b) predstavitev samega okvira tega lista v obliki pravokotnika, čigar krajši stranici sta obrnjeni v smeri od severa na jug, in ki je odprt proti severu, če je oznamenilo na južni polovici, ali proti jugu, če je oznamenilo na severni polovici.
- c) Relativna lega oznamenila na ustreznem delu polovičnega lista je označena z veliko točko na najpribližnejši način.



Obe številki, ki tvorita skrajšano številko lista, morata biti postavljena proti bočni stranici, bodisi nad odprti pravokotnik ali podenj, nikoli pa ne v pravokotniku samem.

Če je nameščenih več oznamenil drugo blizu drugega, kar utegne provzročiti zmedo, se lahko zato, da se oznamenila razpoznavajo, uporabi namesto okrogle točke četverkotna, trikotna ali pa zvezdasta točka.

Pravokotni okvir in številke morajo imeti vsaj obmere, ki so označeni na gorenjem obrisku.

2. Zrakoplovna oznamenila morajo biti posebno postavljena vzdolž usvojenih mednarodnih zračnih poti.

Pripomba. — Potrebni ukrepi za eventualno nočno razsvetljavo zrakoplovnih oznamenil se določijo pozneje na podstavi izkušenj; za to poskrbi mednarodna komisija za zrakoplovstvo.

Priloga G.

Zbiranje in razpošiljanje meteoroloških poročil.

1. Značajan predmet meteoroloških poročil, ki jih morajo dajati države pogodnice.

A. «Statistični podatki» imajo namen, označiti stopnjo varnosti poedinih poti in aerodrome za razne tipe zrakoplovov.

Ti statistični podatki obsežajo:

- a) analize in izpiske iz pregledov meteoroloških poročil, ki se nanašajo na pretekli čas;
- b) preglede tekočih opazovanj.

B. «Tekoča poročila», namenjena:

- a) za voditev tekočega registra o stanju ozračja;
- b) za vremenske napovedi.

Ta tekoča poročila obsežajo:

- 1.) posledke vsakodnevnih opazovanj;
- 2.) seznamke meteoroloških postaj, kjer so se vršila ta opazovanja.

C. «Napovedi», sestavljene za obveščanje interesentov, kje in kdaj je mogoče leteti, kakor tudi najboljše pogoji, ob katerih se dá izvršiti letenje.

Te napovedi predstavljajo stanje domnevnih pogojev, kakor:

- a) «napoved za kratek rok», za tri ali štiri prihodnje ure;
- b) «normalno napoved» za dvajset ali trideset prihodnjih ur;

c) «napoved za daljši rok», za dva ali tri prihodnje dni;

č) «napoved poti» za posebne pasove ali poti v času šestih prihodnjih ur.

2. Postopanje ob uporabljanju in datumu, ob katerih se morajo izdajati poedini tipi poročil.

A. «Statistične podatke» izdajajo centralni meteorološki uradi, kolikor gre za obča poročila, in sicer:

a) za analize in izpiske iz pregledov po datumih za pretekli čas s publikacijo posebnih zapisnikov, ki morajo obsežati srednje vrednosti, pogostnost in skrajne vrednosti glavnih meteoroloških elementov, dopolnjene s kartami in diagrami; zlasti se dajo navodila o znanih krajinah, da se razlože poedinosti z meteorološkega stališča;

b) za izpiske tekočih opazovanj z mesečno publikacijo vrednosti, zbranih vsak mesec.

B. «Tekoča poročila» pošiljajo meteorološki uradi meteorološkim uradom, in sicer:

- a) posledke vsakodnevnih opazovanj brzojavno:
 1. redna poročila ob določenem času (glej dodatek I.);
 2. posebna poročila, če se zahtevajo v medčasu (glej dodatek II.);
- b) seznamek postaj, kadarkoli je potrebno, da se obvestijo ostale države o krajih, kjer so se vršila opazovanja, in da se jim obenem označijo krajevne in topografske podrobnosti, ki določajo zračne prilike na vsaki postaji.

C. «Napovedi» dajo meteorološki uradi kot obča poročila po časopisju in s telegrami drugim državam na njih zahtevo ali pa kot priobčila interesentom s kakršnimkoli sredstvi, ki se jim zde najboljše (glej dodatek III.).

Dodatek I.

Redna poročila.

Razlikujejo se dvojna poročila:

1. posamezna poročila,
2. skupna poročila.

1. Posamezna poročila obsežajo posledke opazovanj na vsaki postaji ob urah: 0100, 0700, 1300 in (1800 ali) 1900 [srednji čas po Greenwichu (T. M. G.)]. Ta poročila se sestavljajo, čim so opazovanja končana, ter se takoj pošiljajo postaji ali zbiralnemu centralnemu uradu; če je njih sestavljanje mogoče ali zadostno samo za dve teh ur, mora biti med tema urama presledek 12 ur. (Želeti je, da bi se sedaj določene ure pozneje zamenjale z mednarodnimi sporazumi za te-le ure: 0300, 0900, 1500 in 2100 T. M. G.).

Vselej, kadarkoli je mogoče, se morajo dati obvestila o teh elementih:

1. o vetru,
2. o zračnem pritisku,
3. o temperaturi in vlagi,
4. o megli in vidnosti,
5. o oblakih,
6. o padavinah (dež, sneg, toča itd.),
7. o viharjih, orkanih, ciklonih, nevihtah s prahom,
8. o ostalih zračnih pojavih,
9. o stanju morja,

prav tako pa tudi obvestila o strujah, temperaturi in vlagi v visokih plasteh ozračja in vsa poročila, prejeta od onih postaj, ki jim je moči vršiti opazovanja takega značaja.

Poročila morajo biti sestavljena po vzorcih in kodeksih, navedenih v dodatku IV.

2. Skupna poročila so vsota posameznih poročil, ki jih prejme izvestna postaja ali centralni urad ter jih izroči drugim centralnim uradom.

Ta poročila so razdeljena na tri razrede.

1. r a z r e d. Poročila, sestavljena v poldrugi uri od trenutka, ko so bila opazovanja končana na lokalnih postajah; priobčujejo se v okolišju 1500 kilometrov glavnim uradom ostalih držav. Centralni urad je po navadi v tem primeru glavni urad države, ki jih oddaja.

2. r a z r e d. Poročila, ki jim je namen, dajati državam, oddaljenim nad 1500 kilometrov, bistvena obvestila za izdelovanje njih lastnih napovedi. Centralni urad države je v tem primeru oni, ki ima brezžično telegrafsko postajo velikega dosežaja, t. j. ki more doseči vsaj 3000 kilometrov. Poročila 2. razreda se sestavljajo v treh urah od trenutka opazovanja. Tvorijo jih izpiski iz poročil 1. razreda (glej dodatek IV.). Obsežati morajo vremensko napoved v izvorni državi.

3. razred. Poročila, ki jih oddajajo lokalna središča drugim lokalnim središčem v okolišu 5000 kilometrov. Tvorijo jih izpiski iz poročil 1. razreda (glej dodatek IV.), prispeli s sosednjih postaj in sestavljeni v 30 minutah po opazovanju.

Dodatek II.

Posebna poročila.

Posebna poročila obsežajo posledke stalnih opazovanj, zbrane iz krajev, kjer so aerodromi, postavljeni na priznanih zračnih potih in opremljeni z meteorološkimi postajami. Pošiljajo se v 30 minutah na zahtevo centralnega urada, ki pripada aerodromu na poti, za katero gre. Največja razdalja, odkoder se smejo zahtevati ta poročila, znaša 500 kilometrov. Zahteve se smejo nanašati na pošiljanje vsakournih poročil.

Ta poročila se oddajajo s telefonom ali pa z brezžično telegrafijo; zahtevati jih sme ena država od druge, če gre za mednarodno zračno pot; če se pošiljajo ta poročila brzojavno, morajo biti sestavljena v obliki in po kodeksu, ki sta predpisana v dodatku IV.

Dodatek III.

Napovedi.

«Napovedi za kratek rok», sestavljene za razdobje 3 do 4 ur, dajo domnevne pogoje za oblake, vreme, vetrove na površini in za vidnost kakor tudi za brzino in smer vetra na višinah od 1000 do 2000 metrov z oceno ugodnosti zračnih razmer, za katere gre, za razne tipe zrakoplovov.

«Normalne napovedi», sestavljene za prihodnjih 20 do 30 ur, dajo podobna obvestila, samo v splošnejših potezah.

«Napovedi za daljši rok» dajo pilotu obči pregled za dva ali tri prihodnje dni.

«Napovedi za pota» sestavljajo dvakrat na dan centralni uradi po obvestilih, prejetih od poedinih postaj; obsežajo pregled domnevnih zračnih razmer v raznih krajinah ali na raznih potih dotične države za šest prihodnjih ur.

Dodatek IV.

Obrazci za poročila in kodeksi za njih oddajanje.

Vsaka postaja mora dobiti dozivni signal ali znamenilo, ki ga sestavlja skupina črk ali števil, služeča za njega oznako v poročilih in za pozivne signale z brezžično telegrafijo; znamenila morajo biti različna drugo od drugega.

Poročila se morajo sestavljati s simboli ali meteorološkimi črkami. V priobčilih mora stati za vsakim simbolom številka, ki označuje lastnosti poedinih ustreznih pojavov, po naslednjih kodeksih.

Meteorološki simboli in njih pomen.

BBB = Barometrski pritisk, reduciran na morsko gladino in izražen v milibarjih in desetinah milibarov, t. j. s popravki temperature, teže in pogreška ničle na lestvici. Začetna številka 9 ali 10 se v telegramih izpušča.

DD = Smer vetra (orientacija po pravem severu, ne pa po magnetnem severu), vzeta na višini od 10 do 15 metrov nad zemljo in označena od 1 do 72 (glej kodeks X.).

F = Moč vetra, izražena po Beaufortovi lestvici (vsak veter, močnejši od 8 do 9, se mora označiti posebe na koncu telegrama).

ww = Sedanje vreme (kodeks I.).

TT = Temperatura v absolutnih stopinjah A ($0^{\circ} A = -273^{\circ} C$; $273^{\circ} A = 0^{\circ} C$); prva številka se ne oddaja.

A = Vrsta nizkih oblakov (kodeks III.).

L = Sorazmerna ploskev nizkih oblakov (izražena v desetinah pokritega neba; celotna številka 10 pomeni: vse nebo pokrito; v telegramih se nadomešča z 0).

B = Oblika srednjih ali visokih oblakov (kodeks III.).

M = Sorazmerna površina srednjih ali visokih oblakov, izražena v desetinah pokritega neba.

h = Višina baze nizkih oblakov (kodeks IV. a.).

WW = Zračni pogoji v preteklem času (kodeks II.).

V = Vidnost (kodeks V.).

H₁ = Relativna vlaga (kodeks VI.).

S = Stanje morja (kodeks VII.).

β = Gibanje barometriških diagramov (kodeks IX.).

bb = Barometriška variacija, izražena v polovičnih milibarjih za tri ure; sistematično se dodaja 50 za negativne variacije.

F₁ = Ugodnost zračnih pogojev za avione (kodeks VIII. a.).

F₂ = Ugodnost zračnih pogojev za zračne ladje (kodeks VIII. b.).

RR = Dež: 1.) podnevi; 2.) ponoči; višina v milimetrih in desetinah milimetrov.

MM = Maksimalna dnevna temperatura.

mm = Minimalna nočna temperatura.

X = Rezervna številka.

Posebni simboli za zračne struje v višini.

H = Višina (kodeks IV. b.).

DD = Smer, izražena po lestvici 1—72, t. j. z razdelitvijo po 5° (glej kodeks X.).

VV = Brzina, izražena v kilometrih na uro (za brzino nad 99 kilometrov se uporabljajo tri številke).

Posebni simboli za temperaturo in vlago v višjih plasteh zraka.

p = Višina ali pritisk (kodeks IV. c.).

HH = Procentualnost relativne vlage v dotičnem času.

Posebni simboli za kolektivna poročila 2. razreda.

BB = Barometrski pritisk v celih milibarjih; začetna številka 9 ali 10 se izpušča.

Vzorci telegramov, izraženih v meteoroloških simbolih.

Redna poročila.

1. Posamezna poročila postaj. — Dozivni signal postaje morajo spremljati naslednje skupine:

BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF₁F₂M — RR MM X (ali RR mm X).

Dve dopolnilni skupini se morata uporabljati za poročila, ki prihajajo s postaj za opazovanje struj v višjih plasteh. Prva teh skupin mora biti skupina 5 črk, ki pomeni, da daje poročila o strujah v zgornjih plasteh naslednja skupina, ki ima občo obliko HDDVV.

Drugi dve dopolnilni skupini se morata uporabljati za poročila, ki jih pošiljajo postaje, določene za opazovanje temperature in vlage v zgornjih plasteh zraka. Prva teh skupin je skupina 5 črk, ki pomeni, da daje temperaturo in vlago v zgornjih plasteh naslednja skupina, ki ima občo obliko pTTHH.

(Pripomba: Te posebne skupine 5 črk se glede signalizacije lahko pridoma nadomeščajo s posebnimi Morsejevimi znaki.)

2. Skupna poročila 1. razreda. Posamezna poročila postaj morajo biti sestavljena v isti obči obliki. Stanje zgornjih plasti je dano na koncu za postaje, na katere se nanaša; zračne struje v zgornjih plasteh morajo biti označene samo za višine 500, 1000, 2000 in 5000 metrov (glej kodeks IV. b.).

Zgled skupnega poročila 1. razreda, ki daje obvestila, dospela s štirih postaj A, B, C, D, od katerih sta poslali dve, postaji B in C, obvestilo o strujah v zgornjih plasteh zraka, drugi dve, postaji B in D, pa podatke o vlagi in temperaturi v zgornjih plasteh.

Pozivni znak za «A»:

BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF₁F₂.

Pozivni znak za «B»:

BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF₁F₂.

Pozivni znak za «C»:

BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF₁F₂.

Pozivni znak za «D»:

BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF₁F₂.

Skupina, ki pomeni, da še pridejo obvestila o strujah v zgornjih plasteh zraka:

Pozivni znak za «B»: HDDVV.

Pozivni znak za «C»: HDDVV.

Skupina, ki pomeni, da še pridejo obvestila o temperaturi in o vlagi v zgornjih plasteh:

Pozivni znak za «B»: pTTHH.

Pozivni znak za «D»: pTTHH.

3. Skupna poročila 2. razreda. Posamezna poročila se oddajajo zaporedoma v naslednji skrajšani obliki:

Pozivni znak za postajo:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Poročila o strujah v zgornjih plasteh se dajo na koncu telegrama za višine 2000 in 5000 metrov in za izbrane postaje.

Zgled občega poročila 2. razreda, ki daje obvestila, dospela s štirih postaj A, B, C, D, od katerih dajeta dve, postaji B in C, obvestila o zgornjih plasteh zraka:

Pozivni znak za postajo «A»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Pozivni znak za postajo «B»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Pozivni znak za postajo «C»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Pozivni znak za postajo «D»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Skupina, ki pomeni, da še pridejo poedinosti o strujah v zgornjih plasteh zraka:

Pozivni znak za postajo «B»: HDDVV.

Pozivni znak za postajo «C»: HDDVV.

Meteorološke napovedi za krajino, iz katere izvira.

4. Skupna poročila 3. razreda. Posamezna poročila se oddajajo zaporedoma v tej skrajšani obliki:

Pozivni znak za postajo:

DDF₁F₂ — ALBMh — wwWWV.

(Pripomba 1. — Vzorci za oddajanje «posebnih poročil» in «napovedi» še niso ustanovljeni.)

Pripomba 2. — Opazovanja z ladij na morju in njih brzojavno prenašanje zahtevajo posebne ureditve, ki se doslej še niso mogle ostvariti. Prav tako je z opazovanji z zračnih ladij.)

Kodeksi.

Kodeks I. — Sedanje vreme — ww.

Pripomba. — Skupine 00 do 49 se uporabljajo na čas brez dežja. Skupine 50 do 70 in 77 do 97 se uporabljajo na deževno vreme.

Brez megle ali someglíce.

- 00 Nebo popolnoma brez oblakov.
- 01 Nebo pokrito manj od polovice.
- 02 Nebo skoro pol pokrito.
- 03 Nebo skoro na tri četrtine pokrito.
- 04 Nebo pokrito, z majhnimi jasninami.
- 05 Nebo popolnoma pokrito.

Megla ali someglíca brez dežja.

- 06 Nebo pokrito z meglo, označeno z 1.
- 07 Nebo pokrito z meglo, označeno z 2.
- 08 Nebo pokrito z meglo, označeno s 3.
- 09 Nebo pokrito z meglo, označeno s 4.
- 10 Nebo pokrito z meglo, označeno s 5.
- 11 Nebo pokrito z meglo, označeno s 6.
- 12 Nebo pokrito z meglo, označeno s 7.
- 13 Nebo pokrito z meglo, označeno z 8.
- 14 Lahka someglíca, označena z 1.
- 15 Lahka someglíca, označena z 2.
- 16 Megla, označena s 3.
- 17 Megla, označena s 4.
- 18 Megla, označena s 5.
- 19 Megla, označena s 6.
- 20 Megla, označena s 7.
- 21 Megla, označena z 8.
- 22 Lahka vlažna someglíca, označena z 1.
- 23 Lahka vlažna someglíca, označena z 2.
- 24 Vlažna megla, označena s 3.
- 25 Vlažna megla, označena s 4.
- 26 Vlažna megla, označena s 5.
- 27 Vlažna megla, označena s 6.
- 28 Vlažna megla, označena s 7.
- 29 Vlažna megla, označena z 8.

Posebni pojavi, ki jih ne spremlja dež.

- 30 Vlažen zrak.
- 31 Izredna vidnost.
- 32 Megla od prahu.
- 33 Rosa.
- 34 Slana.
- 35 Ivje.
- 36 Srednja poledica.
- 37 Močna poledica.
- 38 Veliki kolobar okoli solnca.
- 39 Veliki kolobar okoli meseca.
- 40 Mali kolobar okoli solnca.
- 41 Mali kolobar okoli meseca.
- 42 Polarni sij.
- 43 Zagoni vetra.
- 44 Močan severni veter.
- 45 Tema.
- 46 Slabo, grozeče vreme.
- 47 Grom.
- 48 Bliski.
- 49 Grmenje in bliskanje.

Dež in megla (50 do 58).

- 50 Slaboten dež
 - 51 Srednji dež
 - 52 Močan dež
 - 53 Slaboten dež
 - 54 Srednji dež
 - 55 Močan dež
- } z meglo, označeno z 2 ali 3.
- } z meglo, označeno s 4 ali 5.

- 56 Slaboten dež }
57 Srednji dež } z meglo, označeno s 6 do 8.
58 Močan dež }

Padavine z zagoni vetra.

- 59 Slaboten dež.
60 Srednji dež.
61 Močan dež.
62 Slabotna toča.
63 Srednji dež s točo.
64 Močan dež s točo.
65 Slabotna sodra.
66 Srednja sodra.
67 Močna sodra.
68 Slaboten sneg.
69 Srednji sneg.
70 Močan sneg.

Padel sneg.

- 71 Sneg popolnoma pokriva zemljo.
72 Sneg s poedinimi lisami brez snega.
73 Snežni zameti.

- 74 }
75 } Rezervne številke.
76 }

Padavine.

- 77 Redka pršavica.
78 Srednja pršavica.
79 Gosta pršavica.
80 Slaboten dež.
81 Srednji dež.
82 Močan dež.
83 Slabotna toča.
84 Srednja toča.
85 Močna toča.
86 Slabotna sodra.
87 Srednja sodra.
88 Močna sodra.
89 Slaboten sneg.
90 Srednji sneg.
91 Močan sneg.
92 Slabotna nevihta brez toče.
93 Srednja nevihta brez toče.
94 Močna nevihta brez toče.
95 Slabotna nevihta s točo.
96 Srednja nevihta s točo.
97 Močna nevihta s točo.
98 }
99 } Rezervni številki.

Kodeks II. — Meteorološke razmere v preteklem času — WW.

Pripomba. — Skupine 00 do 49 se uporabljajo na čas brez padavin.

Skupine 50 do 97 se uporabljajo za čas s padavinami.

Brez kondenzacije in megla.

- 00 Nebo brez oblakov.
01 Nebo skoro popolnoma modro; oblaki v srednjih višinah ali visoko.
02 Nebo skoro popolnoma modro; oblaki nizko.
03 Nebo skoro popolnoma modro z oblaki v raznih višinah.
04 Nebo deloma pokrito; oblaki v srednji višini ali visoko.
05 Nebo deloma pokrito; oblaki nizko.
06 Nebo deloma pokrito; oblaki v raznih višinah.
07 Nebo oblačno in pokrito; oblaki v srednji višini ali visoko.
08 Nebo oblačno in pokrito; oblaki nizko.
09 Nebo oblačno in pokrito; oblaki v raznih višinah.

Nebo pokrito z oblaki, mestoma vedro.

- 10 Oblaki v srednji ali veliki višini.
11 Nizki oblaki.
12 Oblaki v izpremenljivih višinah.
13 Nebo popolnoma pokrito; oblaki nizko ali v izpremenljivih višinah.
14 Nebo modro in pokrito; oblaki nizko ali v izpremenljivih višinah.

Megla pod oblaki.

- 15 Vreme mračno, megla označena z 1.
16 Vreme mračno, megla označena z 2.
17 Vreme mračno, megla označena s 3.
18 Vreme mračno, megla označena s 4 ali 5.
19 Vreme mračno, megla označena s 6 do 8.

Someglica ali megla.

- 20 Someglica, označena z 1.
21 Someglica, označena z 2.
22 Megla, označena s 3.
23 Megla, označena s 4 ali 5.
24 Megla, označena s 6 do 8.

Vlažna megla ali someglica.

- 25 Lahna someglica, označena z 1.
26 Lahna someglica, označena z 2.
27 Vlažna megla, označena s 3.
28 Vlažna megla, označena s 4 ali 5.
29 Vlažna megla, označena s 6 do 8.

Posebni pojavi, ki jih ne spremlja kondenzacija.

- 30 Vlažen zrak.
31 Izredna vidnost.
32 Megla od prahu.
33 Rosa.
34 Slana.
35 Ivje.
36 Lahna poledica.
37 Močna poledica.
38 Veliki kolobar okoli solnca.
39 Veliki kolobar okoli meseca.
40 Mali kolobar okoli solnca.
41 Mali kolobar okoli meseca.
42 Polarni sij.
43 Zagoni vetra.
44 Nevihta.
45 Tema.
46 Slabo vreme; grozeče vreme.
47 Grom.
48 Bliski.
49 Grmenje in bliskanje.

Kondenzacije. — Plohe (naliv).

- 50 Slabotna ploha.
51 Srednja ploha.
52 Močna ploha.
53 Slaboten usip toče ali naliv s točo.
54 Srednji usip toče ali naliv s točo.
55 Močan usip toče ali naliv s točo.
56 Slaboten usip sodre ali sodre z dežjem.
57 Srednji usip sodre ali dežja s sodro.
58 Močan naliv ali usip sodre z dežjem.
59 Slaboten sneg.
60 Srednji sneg.
61 Močan sneg.

Prehodne padavine.

- 62 Slabotna prehodna pršavica.
63 Srednja prehodna pršavica.
64 Močna prehodna pršavica.
65 Slaboten dež.
66 Srednji dež.
67 Močan dež.
68 Slaboten dež s točo.
69 Srednji dež s točo.
70 Močan dež s točo.
71 Slabotna sodra ali dež s sodro.
72 Srednja sodra ali dež s sodro.
73 Močna sodra ali dež s sodro.
74 Slaboten sneg.
75 Srednji sneg.
76 Močan sneg.

Neprestane ali skoro neprestane padavine.

- 77 Slabotna pršavica.
78 Srednja pršavica.
79 Močna pršavica.
80 Slaboten dež.
81 Srednji dež.
82 Močan dež.
83 Slaboten dež s točo.
84 Srednji dež s točo.
85 Močan dež s točo.
86 Slabotna sodra ali slaboten dež s sodro.
87 Srednja sodra ali srednji dež s sodro.
88 Močna sodra ali močan dež s sodro.
89 Slaboten sneg.
90 Srednji sneg.
91 Močan sneg.

Nevihte.

- 92 Slabotna nevihta (brez toče).
93 Srednja nevihta (brez toče).
94 Močna nevihta (brez toče).
95 Slabotna nevihta (s točo).
96 Srednja nevihta (s točo).
97 Močna nevihta (s točo).
98 }
99 } Rezervni številki.

Kodeks III. — Oblika oblakov:

Nizki oblaki — A.

Visoki ali oblaki srednje višine — B.

Nizki oblaki:

- 1 Fracto-cumulus.
2 Mammato-cumulus.
3 Strato-cumulus, nizki (v višini pod 1200 m).
4 Strato-cumulus, visoki (v višini nad 1200 m).

- 5 Nimbus.
6 Cumulus.
7 Cumulo-nimbus.
8 Stratus.

Visoki oblaki:

- 1 Cirrus.
2 Cirro-stratus.
3 Cirro-cumulus.
4 Lažni cirrus.

Oblaki v srednjih višinah:

- 5 Alto-stratus skopo gosti (solnce ali mesec se vidi skozi nje).
6 Alto-stratus, gosti.
7 Alto-cumulus (v višini pod 3 kilometri).
8 Alto-cumulus (visoki) (v višini nad 3 kilometre).

Kodeks IV. (a), (b), (c). — Višine in pritiski v visokih zračnih plasteh.

Kodeks IV. (a). — Višina baze nizkih oblakov — h.

- | | | |
|---|--------------------|-----------------|
| 0 | Oblaki pod | 150 m. |
| 1 | Oblaki med | 150 in 300 m. |
| 2 | Oblaki med | 300 in 500 m. |
| 3 | Oblaki med | 500 in 750 m. |
| 4 | Oblaki med | 750 in 1000 m. |
| 5 | Oblaki med | 1000 in 1500 m. |
| 6 | Oblaki med | 1500 in 2000 m. |
| 7 | Oblaki med | 2000 in 2500 m. |
| 8 | Oblaki med | 2500 in 3000 m. |
| 9 | Nizkih oblakov ni. | |

Kodeks IV. (b). — Višina zračnih struj in zgornjih plasti zraka — H.

- | | | |
|---|--------|---------|
| 1 | Višina | 200 m. |
| 2 | Višina | 500 m. |
| 3 | Višina | 1000 m. |
| 4 | Višina | 1500 m. |
| 5 | Višina | 2000 m. |
| 6 | Višina | 3000 m. |
| 7 | Višina | 4000 m. |
| 8 | Višina | 5000 m. |

Kodeks IV. (c). — Višine in pritiski, ki jim ustreata temperatura in vlaga.

- | | |
|---|------------------------------|
| 0 | Na površini zemlje. |
| 1 | 300 m nad zemljo. |
| 2 | Pritisk 1000 milibarov (mb). |
| 3 | Pritisk 950 milibarov. |
| 4 | Pritisk 900 milibarov. |
| 5 | Pritisk 850 milibarov. |
| 6 | Pritisk 800 milibarov. |
| 7 | Pritisk 750 milibarov. |
| 8 | Pritisk 700 milibarov. |
| 9 | Pritisk 600 milibarov. |

Kodeks V. — Vidnost na površini zemlje in megla — V.

Številka kodeksa	Največja razdalja, na katero se dá predmet razpoznati	Vrednost
0	Pod 25 m.	Megla označena z 8.
	25 m.	Megla označena s 7.
1	50 m.	Megla označena s 6.
	100 m.	Megla označena s 5.
2	200 m.	Megla označena s 4.
	500 m.	Megla označena s 3.
		ali vidnost označena z 1.
3	1.000 m.	Megla označena s 3.
		ali vidnost označena z 2.
4	2.000 m.	Megla označena z 2.
		ali vidnost označena s 3.
5	4.000 m.	Megla označena z 2.
		ali vidnost označena s 4.
6	7.000 m.	Megla označena z 1.
		ali vidnost označena s 5.
7	12.000 m.	Megla označena z 1.
		ali vidnost označena s 6.
8	20.000 m.	Vidnost označena s 7.
	30.000 m.	Vidnost označena z 8.
9	Nad 30.000 m in vreme jasno.	Vidnost označena z 9.

Kodeks VI. — Relativna vlaga — H.

- | | |
|---|---------------------------|
| 0 | ustreza 95 do 100 za 100. |
| 9 | ustreza 90 do 94 za 100. |
| 8 | ustreza 80 do 89 za 100. |
| 7 | ustreza 70 do 79 za 100. |
| 6 | ustreza 60 do 69 za 100. |
| 5 | ustreza 50 do 59 za 100. |
| 4 | ustreza 40 do 49 za 100. |
| 3 | ustreza 30 do 39 za 100. |
| 2 | ustreza 20 do 29 za 100. |
| 1 | ustreza 10 do 19 za 100. |

Stanje morske gladine

- Kodeks VIII. (a). Aeroplani.

- Kodeks VIII. (b). Zračne ladje.

- 0 Povsem slabo: megla.
- 1 Povsem slabo: dež, veter in oblaki nizko.
- 2 Povsem slabo: zagoni vetra, nevihta.
- 3 Jako nevarno: močan veter.
- 4 Jako nevarno: pretrgani zagoni vetra.
- 5 Nevarno: močan veter.
- 6 Nevarno: lahni zagoni vetra.
- 7 Dobro.
- 8 Jako dobro.
- 9 Izborna.

Kodeks IX. — Gibanje barometrskega pritiska — β .

- 0 Pritisk stalen.
- 1 Pritisk izpremljiv.
- 2 Pritisk rastoč.
- 3 Pritisk pojemajoč.
- 4 Pritisk pojemajoč, potem rastoč.
- 5 Pritisk stalen, potem rastoč.
- 6 Pritisk stalen, potem pojemajoč.
- 7 Pritisk pojemajoč, a sedaj stalen.
- 8 Pritisk je rasel, sedaj pa je stalen ali po-
jema.
- 9 Zagoni vetra; iznenadno dviganje z izrazitimi
izpremembami vetra in vremena.

Kodeks X. — Smer vetra — DD.

Smer vetra je označena v stopnicah po 5° s celimi števili od 1 do 72. Števila, ki ustrezajo glavnim točkam starega brzojavnega kodeksa, so ta-le:

- | | | |
|----|---------|---------|
| 04 | ustreza | NNE. |
| 09 | ustreza | NE. |
| 13 | ustreza | ENE. |
| 18 | ustreza | Est. |
| 22 | ustreza | ES. |
| 27 | ustreza | SE. |
| 31 | ustreza | SSE. |
| 36 | ustreza | Sud. |
| 40 | ustreza | SSW. |
| 45 | ustreza | SW. |
| 49 | ustreza | WSW. |
| 54 | ustreza | zapadu. |
| 58 | ustreza | WNW. |
| 63 | ustreza | NW. |
| 67 | ustreza | NNW. |
| 72 | ustreza | severu. |

Da se izrazi v tej lestvici orientacija, izračunje-
na v stopinjah, se mora razdeliti število stopinj s 5
(alj pomnožiti z 2, razdeliti potem z 10 in naposled
zaokrožiti na najbližje celo število. N. pr. $17^\circ = 3$;
 $53^\circ = 11$; $257^\circ = 51$; $313^\circ = 63$.

Priloga H.
Carine.

Obče odredbe.

- 1.

Zrakoplovi, odhajajoči v inozemstvo, smejo odhajati samo z aerodromov, ki so jih izrečno določila carinska oblastva vsake države pogodnice in ki se imenujejo «carinski aerodromi».

Zrakoplovi, prihajajoči iz inozemstva, se smejo spuščati samo na te aerodrome.

- 2.

Vsak zrakoplov, ki prihaja iz ene države v drugo, mora obvezno preleteti mejo na izvestnih krajih, ki jih določijo države pogodnice. Ti kraji morajo biti oznamenovani na zrakoplovnih kartah.

- 3.

Vsako potrebno obvestilo, ki se nanaša na carinske aerodrome poedinih držav, vštveši vsako izpremembo, vpisano v seznamek, z ustreznimi potrebnimi izpremembami v zrakoplovnih kartah, datumih, ko stopajo te izpremembe v veljavo, in vsa ostala obvestila o mednarodnih aerodromih, ki bi se pojavila, morajo notificirati prizadete države mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki jih priobčuje vsem državam pogodnicam. Države pogodnice lahko sporazumno določijo mednarodne aerodrome, kjer se opravlja obenem carinska služba dveh ali več držav.

- 4.

Če preleti zaradi višje sile, kar je treba izpričati, zrakoplov mejo na drugi točki, ne pa na označeni, se mora spustiti na najbližji carinski aerodrom, ki je na njegovi poti. Če se mora spustiti, preden je

Pripomba. — V manifestu ne sme biti izbrisov ali popravkov, ki jih niso odobrili pristojni cariniki; tudi ne sme biti v njem nič vstavljenih besed ali več predmetov v eni vrsti. Dodati se sme toliko besed, kolikor jih je treba.

Zračna plovitev.

**Pregled
ali obča deklaracija blaga.**

Aparat. { Znak vpisa:
 { U. S. — A. — 101. — G.:

Poveljnik	} Stalno bivališče: Državljanstvo : Številka dovolila:

Blago	{	Odhodni kraj:	Država:
		Namembni kraj:	Država:
		Število priloženih deklaracij:	

Poveljnik potrdi ob zakonski odgovornosti, da je vsebina tega manifesta točna. Zato datira in podpiše ta dokument takoj pod poslednjim vpisom.

Zapo- redna številka	Znak in številka tovorkov	Število (s številko in črkami) in vrsta vseh tovorkov	Vrsta blaga	Teža	Pripombe

Kraj odhoda:

Namembni kraj:

Zračna plovitev.

Deklaracija za carinarnice, ki jo daje g.
za naslednje blago:

[illegible]

V, dne 19

- 7.

Če gre za zrakoplov, ki prevažajo blago, izvrši pred njegovim odhodom finančni organ, ko je v pogledal manifeste in deklaracije, predpisano verifikacijo ter vidira potni zapisnik, prav tako pa tudi manifest. Svoj podpis potrdi s pečatom.

Pečat pritisne na blago ali na skupine blaga, za katere se zahteva ta formalnost.

prispel do tega aerodroma, mora obvestiti najbližja carinska ali policijska (politična) oblastva.

Odpotovati sme samo z dovolitvijo teh oblastev, ki vidirajo po izvršenem pregledu potni zapisnik in manifest, naveden v točki 5., ter določijo pilotu carinski aerodrom, na katerega se mora spustiti, da se opravi carinske operacije.

- 5.

Piloti morajo pokazati pred odhodom in takoj po prihodu, kakor pač odhajajo v inozemstvo ali prihajajo iz njega, oblastvom aerodroma svoj potni zapisnik in, če je treba, tudi manifest blaga in zaloge hrane in goriva, ki jih imajo s seboj.

- 6.

Manifest se ujema z obrazcem št. 1, ki je tukaj priložen.

Za blago je obvezna podrobna deklaracija, ki jo izpolni pošiljatelj skladno s tukaj priloženim obrazcem št. 2.

Vsaka država pogodnica ima pravico zahtevati, bodisi glede manifesta, bodisi glede deklaracije za carino, taka naknadna obvestila, kakršna se ji zde potrebna.

Obrazec št. 1.

8.

Vkljub obćim pravilom smejo biti izvestne kategorije zrakoplovov, zlasti poštni zrakoplovi, nadalje oni, ki pripadajo družbam za zrakoplovni promet, po predpisih ustanovljenim in pooblašćenim, in oni, ki pripadajo članom priznanih turističnih društev ter se ne bavijo z javnim prevažanjem oseb ali blaga, oproščeni spuščanja na carinski aerodrom in pooblašćeni, začeti ali končati svojo pot na izvestnih aerodromih v notranjšćini države, ki jih določijo carinske uprave in policija vsake države in kjer se morajo izpolniti carinske formalnosti.

Vendar pa morajo pluti ti zrakoplovi po normalni zrakoplovni poti ter se morajo dati razpoznati z dogovorjenimi znaki, ko prehajajo mejo.

Predpisi, ki jih je uporabljati na aparate in na blago.

9.

Zrakoplovi, ki se spuste na zemljo v tuji državi, plaćujejo načeloma carino, če je uvedena.

Če se morajo zopet izvoziti, ukoristijo režim prepustnic ali deponiranje carine.

Če se ustanove turistićna društva med dvema ali več državami Unije, uživajo zrakoplovi rećenih držav režim «triptika».

10.

Blago, ki prihaja z zrakoplovom, se smatra, kakor da izvira iz države, kjer so potni zapisnik in manifest vidirali finanćni organi.

Zanje veljajo, kolikor gre za njegov izvor in za razne carinske režime, isti predpisi, ki se uporabljajo na blago, uvoćeno po suhem ali po morju.

11.

Za blago, ki se izvaća zato, da se zaćasno raztovori ali spravi v skladišće, ali ki je zavezano notranjim taksam, izprićujejo pošiljatelj prehod v inozemstvo s tem, da predloće potrdilo carinarnic, na katere je blago nakazano.

Provoz po zraku.

12.

Če mora zrakoplov zato, da pride v namembni kraj, preleteti eno ali več držav pogodnic, je treba razlikovati, s pridržkom suverenske pravice, ki pripada vsaki teh držav, dva primera:

1. Če zrakoplov ne ostavlja in tudi ne jemlje potnikov ali blaga, je samo zavezan, pluti po redni poti in se dati z znaki razpoznati ob prehodu ećez toćke, ki so določene za to.

2. V ostalih primerih je zanj obvezno, da se spusti na carinski aerodrom; ime tega aerodroma se mora vpisati v potni zapisnik pred odhodom. Ko se je spustil, pregledajo carinska oblastva papirje in tovor ter ukrenejo v nastopivšem primeru, ećesar je treba za vnovićni izvoz aparata ali za poravnavo carin.

Odredbe člena 9., drugega odstavka, se uporabljajo na blago, ki ga je treba zopet izvoziti.

Če zrakoplov ostavlja ali jemlje blago, ugotovi finanćni organ to na manifestu, izpolnjenem po predpisih, ter pritisne, če je treba, nove pećate.

Razne odredbe.

13.

Na poti se mora vsak zrakoplov, najsi je v kateremkoli kraju, pokoravati nalogom postaj in policijskih ali carinskih zrakoplovov države, ećez katero leti.

14.

Carinski in finanćni agenti in vobće predstavniki državnih oblastev imajo prost pristop na vse kraje za odhod in prihod zrakoplovov; razen tega smejo pregledati vsak zrakoplov in njegov tovor, da vrše nadzorstvene pravice.

15.

Izvemši poštne zrakoplove, se sme prepovedati vsako raztovarjanje in izmetavanje med potjo, razen pritećka (balasta).

16.

Poleg kazni, ki smejo biti predpisane z zakoni oškodovane države za prekršćitev predhodnih odredb, se mora priobćiti ta prekršćitev državi, v kateri je zrakoplov vpisan; ta država ustavi bodisi za omejen čas, bodisi stalno, veljavnost potrdila o vpisu zrakoplova, ki je prekršćil te predpise.

17.

Odredbe te priloge se ne uporabljajo na vojaške zrakoplove, ki imajo posebno pooblastilo (členi 31., 32. in 33. konvencije), in tudi ne na policijske in carinske zrakoplove (člena 31. in 34. konvencije).

Zapisnik

o izpremambi v členu 5. konvencije z dne 13. oktobra 1919., s katero se ureja zrakoplovstvo.

Mednarodna komisija za zrakoplovstvo je odobrila med drugim zasedanjem, ki se je vršilo v Londonu pod predsedstvom generala sira W. Seftona Branckerja ob sodelovanju gospoda glavnega tajnika Alberta Roperja, v seji z dne 22. oktobra 1922. po odredbah člena 34. konvencije, s katero se ureja zrakoplovstvo, izpremembo člena 5. omenjene konvencije, ki se mora sestaviti v francoskem, angleškem in italijanskem jeziku tako-le:

Člen 5.

Nobena država pogodnica ne sme dopustiti, razen če se izda posebno in zaćasno dovolilo, letenja nad svojim ozemljem zrakoplovu, ki ne pripada eni izmed držav pogodnic, razen če je sklenila posebno konvencijo z državo, v kateri je ta zrakoplov vpisan. Odredbe te posebne konvencije ne smejo kršćiti pravice strank pogodnic te konvencije ter se morajo skladati z ustanovljenimi predpisi omenjene konvencije in njenih prilog. Ta posebna konvencija se mora priobćiti mednarodni komisiji za zrakoplovstvo, ki jo pošlje drugim državam pogodnicam.

Spodaj podpisani, polnoveljavno pooblašćeni izjavljajo v imenu držav, ki jih predstavljajo, da sprejemajo gorenjo izpremembo, ki se je predlagala državam pogodnicam v dokonćni sprejem.

Ta zapisnik ostane odprt za podpis državam, ki so sedaj stranke pogodnice te konvencije; ratificira se in ratifikacije se deponirajo ećimprej na stalnem sedeću komisije.

Zapisnik stopi v veljavo, ećim deponirajo države, ki so sedaj stranke pogodnice, svoje ratifikacije.

Države, ki bi postale stranke pogodnice te konvencije, lahko pristopijo k temu zapisniku.

Glavni tajnik pošlje toćen prepis tega zapisnika vsem državam pogodnicam kakor tudi drugim državam, ki so podpisale konvencijo, s katero se ureja plovitev po zraku.

Izdelano v Londonu dne sedem in dvajsetega oktobra tisoć devet sto dva in dvajsetega leta v enem izvodu, ki se poloći v arhiv komisije.

Albert Roper, W. S. Brancker,
glavni tajnik M. K. Z. generalni major,
predsednik drugega zasedanja
M. K. Z.

Za Francijo:
Pierre-Etienne Flandin.

Zapisnik

o izpremambi v členu 34. konvencije z dne 13. oktobra 1919., s katero se ureja zrakoplovstvo.

Mednarodna komisija za zrakoplovstvo je odobrila med ećetrtim zasedanjem, ki se je vršilo v Londonu pod predsedstvom generala sira W. Seftona Branckerja ob sodelovanju glavnega tajnika gospoda Alberta Roperja, v seji z dne 30. junija 1923. po odredbah člena 34. konvencije, s katero se ureja zrakoplovstvo, izpremembe v nekaterih odstavkih člena 34. omenjene konvencije, ki se mora sestaviti v francoskem, angleškem in italijanskem jeziku tako-le:

Člen 34.

Z imenom «Mednarodna komisija za zrakoplovstvo» se ustanovi stalna mednarodna komisija pod pokroviteljstvom Društva narodov, ki jo sestavljajo: po dva predstavnika za vsako nastopnih držav: za Združene amerićeke države, Francijo, Italijo in Japan;

po en predstavnik za Veliko Britanijo in po eden za vsak britanski dominij in za Indijo; po en predstavnik za vsako ostalih držav pogodnic.

Vsaka država, zastopana v komisiji (Velika Britanija s svojimi dominiji in z Indijo se šteje v tem pogledu za eno državo) ima po en glas.

Mednarodna komisija za zrakoplovstvo predpiše pravila svojega lastnega poslovanja in kraj svojega stalnega sedeća; vendar pa ji je na izvolji, da se sestaja v takih krajih, ki se ji vidijo prikladni. Njen prvi sestanek bo v Parizu. To prvo zborovanje skliće francoska vlada, ko ji večina držav pogodnic notificira ratifikacijo te konvencije.

Ta komisija ima naslednje atribucije:

a) Prevzema predloge od vsake države pogodnice ali pa jih ji pošilja, da se izpremene ali izpopol-

nijo predpisi te konvencije; obvešća o usvojenih izpremembah.

b) Opravlja posle, ki so ji dodeljeni s tem ećlenom in s ećleni 9., 13., 14., 15., 16., 27., 28. in 37. te konvencije.

c) Izvršuje vse izpopolnitve v odredbah priloge A do G.

e) Zbira in priobćuje državam pogodnicam obvestila vsake vrste, ki se nanašajo na mednarodno plovitev po zraku.

d) Zbira in priobćuje državam pogodnicam vse radiotelegrafske, meteorološke in zdravstvene podatke, ki se tićejo zrakoplovstva.

e) Zavaruje izdajanje zrakoplovnih prometnih kart po odredbah priloge F.

f) Oddaja mnenja o vprašanjih, ki bi jih ji države poslale v oceno.

Vsako izpremembo v odredbah katerekoli priloge more izvršiti mednarodna komisija za zrakoplovstvo šele, ko odobre to izpremembo vsaj tri ećetrtnine skupnih glasov, ki bi mogli biti izraženi, eće bi bile vse države prisotne; to večino morajo tvoriti izmed ostalega najmanj tri izmed teh petih držav: Združene amerićeke države, Britanski imperij, Francija, Italija in Japan. Ta izprememba stopi v veljavo, ko jo priobći mednarodna komisija za zrakoplovstvo vsem državam pogodnicam.

O vsaki predlagani izpremambi v ećlenih te konvencije mora razpravljati mednarodna komisija za zrakoplovstvo, najsi izvira predlog od ene izmed držav pogodnic ali od komisije same. Nobena izprememba te vrste se ne sme predlagati v sprejem državam pogodnicam, eće je nista usvojili vsaj dve tretjini celokupnega moćnega števila glasov.

Izpremembe, ućinjene v ećlenih konvencije (izvemši priloge), morajo, preden stopijo v veljavo, izrećno usvojiti države pogodnice.

Stroške za organizacijo in poslovanje mednarodne komisije za zrakoplovstvo trpe države pogodnice; celokupni znesek stroškov se mora porazdeliti tako, da trpe po dva dela Združene amerićeke države, Britanski imperij, Francija, Italija in Japan, po en del pa vsaka izmed ostalih držav.

Stroške, provzroćene s pošiljanjem tehnićnih delegacij, trpe dotićene države.

Spodaj podpisana, polnoveljavno pooblašćena izjavljata v imenu držav, ki ju predstavljata, da sprejemata gorenjo izpremembo, ki se je predlagala državam pogodnicam v dokonćni sprejem.

Ta zapisnik ostane odprt za podpis državam, ki so sedaj stranke pogodnice te konvencije; ratificira se in ratifikacije se deponirajo ećimprej na stalnem sedeću komisije.

Zapisnik stopi v veljavo, ećim deponirajo države, ki so sedaj stranke pogodnice, svoje ratifikacije.

Države, ki bi postale stranke pogodnice te konvencije, lahko pristopijo k temu zapisniku.

Glavni tajnik pošlje toćen prepis tega zapisnika vsem državam pogodnicam kakor tudi drugim državam, ki so podpisale konvencijo, s katero se ureja plovitev po zraku.

Izdelano v Londonu dne tridesetega junija tisoć devet sto tri in dvajsetega leta v enem izvodu, ki se poloći v arhiv komisije.

Albert Roper, W. S. Brancker,
glavni tajnik M. K. Z. generalni major,
predsednik ećetrtega zasedanja
M. K. Z.

§ 2.

Ta zakon stopi v veljavo, ko ga kralj podpiše, obvezno moć pa dobi z razglasitvijo v «Službenih Novinah», ko so se prej deponirale ratifikacije.

Našemu ministru za zunanje posle priporoćamo, naj razglasi ta zakon, vsem Našim ministrom, naj skrbje za njegovo izvrševanje, oblastvom zapovedujemo, naj postopajo po njem, vsem in vsakomur pa, naj se mu pokoravajo.

V Beogradu, dne 6. decembra 1926.

Aleksander S. R.

Minister Predsednik
za zunanje posle: ministrskega sveta:
dr. M. Ninćić S. R. Nikola Uzunović S. R.

Videl in pritisnil državni pećat:

ćuvar državnega pećata,
namestnik ministra pravde,
minister za socialno politiko
Mil. Simonović S. R.

(Podpisi ostalih ministrov.)