

Załącznik 7
do Konwencji o międzynarodowym

Normy Międzynarodowe



lotnictwie cywilnym

Znaki Przynależności Państwowej oraz Rejestracyjne

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę przed 8 marca 2012
i zastępuje z dniem 15 listopada 2012,
wszystkie poprzednie wydania Załącznika 7.

Informacje dotyczące stosowalności
Norm zawarte są we Wstępie

Wydanie szóste
Lipiec 2012

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowane oddzielnie w wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez
ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień i pełen wykaz agentów i sklepów można znaleźć na stronie internetowej ICAO www.icao.int

Pierwsze wydanie 1949

Czwarte wydanie 1981

Piąte wydanie 2003

Szóste wydanie 2012

Załącznik 7, Znaki Przynależności Państwowej oraz Rejestracyjne

Numer zamówienia: AN 7

ISBN 978-92-9249-011-9

© ICAO 2012

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być odtwarzana, przechowywana w systemie umożliwiającym odzyskiwanie lub przekazywana w żadnej formie lub jakikolwiek sposób bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

ZMIANY

Wydanie zmian jest regularnie ogłaszane w Dzienniku ICAO (*ICAO Journal*) oraz w miesięczniku Uzupelnienia do Katalogu Publikacji ICAO oraz Audiowizualnych Pomocy Szkoleniowych (*Supplement to the Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids*), którym powinni się posługiwać posiadacze niniejszej publikacji. Miejsce poniżej jest przeznaczone na prowadzenie rejestru tych zmian.

ZAPIS ZMIAN I ERRAT

ZMIANY			
Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadzono przez
1-6	Wprowadzono do niniejszego wydania		

ERRATY			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Wprowadzono przez

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
WSTĘP	(v)
NORMY MIĘDZY Narodowe	1
1. Definicje	1
2. Klasyfikacja statków powietrznych	2
3. Stosowane znaki przynależności państwowej, wspólne i rejestracyjne	3
4. Rozmieszczenie znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	4
4.1 Postanowienia ogólne	4
4.2 Statki powietrzne lżejsze od powietrza	4
4.3 Statki powietrzne cięższe od powietrza	4
5. Wymiary znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	5
5.1 Statki powietrzne lżejsze od powietrza	5
5.2 Statki powietrzne cięższe od powietrza	5
6. Typy symboli, stosowane przy nanoszeniu znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	6
7. Rejestr znaków przynależności państwowej, wspólnych i rejestracyjnych	6
8. Świadectwo rejestracji	6
9. Tabliczka identyfikacyjna	6
10. Postanowienia ogólne	7

WSTĘP

Tło historyczne

Załącznik 7 zawiera Standardy przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jako minimalne Normy (wymagania) nanoszenia właściwych znaków określających przynależność państwową i rejestracyjną, które powinny odpowiadać wymaganiom Artykułu 20 Konwencji. Normy dotyczące znaków przynależności państwowej i rejestracyjnych zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę 8 lutego 1949 zgodnie z postanowieniem Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944) i zostały oznaczone jako Załącznik 7 do Konwencji. Zaczęły one obowiązywać od 1 lipca 1949. Normy te oparte były na zaleceniach pierwszej i drugiej sesji Działu Zdatowności do Lotu, które odbyły się odpowiednio w marcu 1946 i w lutym 1947.

W Tabeli A podano źródła kolejnych zmian i wyszczególnienie odpowiednich zagadnień zasadniczych oraz podano daty przyjęcia Załącznika i zmian przez Radę oraz daty obowiązywania i stosowania.

Działania Umawiających się Państw

Zawiadomienie o różnicach. Zwraca się uwagę Umawiającym się Państwom, że Artykuł 38 Konwencji nakłada obowiązek zawiadamiania Organizacji o wszystkich różnicach pomiędzy ich państwowymi przepisami i praktyką a Normami Międzynarodowymi zawartymi w niniejszym Załączniku i przyjętymi do niego poprawkami. Dodatkowo zaleca się Umawiającym się Państwom bieżące informowanie Organizacji o wszystkich różnicach, które mogą zaistnieć lub o usunięciu wszystkich różnic, o których Organizację wcześniej informowano. Po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Załącznika do Umawiających się Państw będzie skierowane w trybie natychmiastowym pytanie specjalne dotyczące zawiadomienia o różnicach.

Dodatkowo, ponad obowiązki Państw wynikające z Artykułu 38 Konwencji, zwraca się uwagę Państwom na zapisy Załącznika 15 odnoszące się do publikacji różnic pomiędzy ich przepisami państwowymi i praktykami, a odnośnymi Normami oraz zalecanymi metodami postępowania ICAO za pośrednictwem Służby Informacji Lotniczej (*Aeronautical Information Service*).

Upowszechnianie informacji. Ustanowienie oraz wycofanie i wprowadzenie zmian do środków, usług oraz procedur mających wpływ na wykonywanie lotów statków powietrznych wykonywanych zgodnie z Normami wyspecyfikowanymi w niniejszym Załączniku, powinny być podane do wiadomości oraz wejść w życie zgodnie z zapisami w Załączniku 15.

Status składowych Załącznika

Załącznik składa się z następujących części, jednakże nie wszystkie one występują w każdym Załączniku; części te mają następujący status:

1.- Materiał składający się na Załącznik:

- a) *Normy i zalecane metody postępowania*, przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniem Konwencji, określone są następująco:

Norma: Dowolne wymagania odnośnie charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, których jednolite zastosowanie uważa się za obowiązkowe dla zapewnienia bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi

powietrznej i które muszą być przestrzegane przez Umawiające się Państwa zgodnie z Konwencją; w przypadku niemożliwości przestrzegania zasad Normy należy, w trybie obowiązkowym, powiadomić Radę zgodnie z Artykułem 38.

Zalecane metody postępowania: Dowolne wymagania odnośnie charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, których jednolite zastosowanie jest pożądane dla zapewnienia bezpieczeństwa, prawidłowości i efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej, której będą starać się przestrzegać Umawiające się Państwa zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki* zawierają materiał, zgrupowany dla wygody osobno, ale uznawane za część Normy i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje* terminów, używanych w Normach i zalecanych metodach postępowania, które nie posiadają ogólnie przyjętych słownych znaczeń i wymagają wyjaśnienia. Definicje nie posiadają osobnego statusu, ale są nieodłączną częścią każdej Normy i zalecanych metod postępowania, w których występuje dany termin, ponieważ zmiana znaczenia terminu może zmienić sens wymagania.
- d) *Tabele i Rysunki*, które uzupełniają lub ilustrują Normę lub zalecane metody postępowania i które odnoszą się do nich, stanowią część odpowiedniej Normy lub zalecanych metod postępowania i posiadają taki sam status.

2. - Materiał zatwierdzony przez Radę dla publikacji wraz z Normami i zalecanymi metodami postępowania.

- a) *Wstępy*, zawierają rys historyczny i materiał objaśniający dotyczący działalności Rady oraz zawierający wyjaśnienie obowiązków Państw odnośnie przestrzegania Norm i zalecanych metod postępowania, wynikających z Konwencji i Rezolucji Zatwierdzających.
- b) *Wprowadzenia*, zawierają materiał wyjaśniający, zamieszczony na początku części, rozdziału lub podrozdziału Załącznika, w celu pomocy w zrozumieniu stosowania tekstu.
- c) *Uwagi*, zawarte w tekście, tam gdzie to jest potrzebne, w celu podania faktycznej informacji lub odnośnika dotyczącego konkretnych Norm lub zalecanych metod postępowania, która budzi wątpliwości, ale nie stanowiące składowej części Norm lub zalecanych metod postępowania.
- d) *Załączniki* zawierają materiał, który uzupełnia Normy i zalecane metody postępowania, lub służy jako przewodnik do ich zastosowania.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik przyjęto w sześciu językach - angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każdemu Umawiającemu się Państwu proponuje się wybór tekstu w jednym z podanych języków, dla wdrożenia w swoim Kraju oraz dla innych celów przewidzianych Konwencją, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie albo poprzez tłumaczenie na swój język narodowy, o swoim wyborze należy powiadomić Organizację.

Praktyka wydawnicza

Dla szybkiego określenia statusu dowolnego postanowienia przyjęto następującą praktykę: *Normy* są drukowane pismem zwykłym, czcionką Times New Roman; *Uwagi* są drukowane pismem zwykłym, kursywą z dodaniem na początku słowa *Uwaga*. Załącznik 7 nie zawiera *Zalecanych metod postępowania*.

Dowolny odsyłacz do jakiegokolwiek części niniejszego dokumentu, oznaczony numerem i/lub tytułem, dotyczy wszystkich jego podrozdziałów.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 7

<i>Zmiana</i>	<i>Podstawa(y)</i>	<i>Przedmiot</i>	<i>Daty przyjęcia, obowiązania, stosowania</i>
1. wydanie	Pierwsza (1946) i druga (1947). Sesja Działu Zdatowności do Lotu		8 lutego 1949 1 lipca 1949 1 listopada 1949
1 (2. wydanie)	Piąte spotkanie Komisji Zdatowności do Lotu (1962)	Rozmieszczenie i wymiary znaków przynależności państwowej oraz rejestracyjnych statków powietrznych	12 listopada 1963 1 kwietnia 1964 1 sierpnia 1964
2	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej (1967)	Nowe określenie terminu "statek powietrzny", tak aby inne typy środków transportu, takie jak poduszkiowce i urządzenia wykorzystujące efekt bliskości ziemi, nie były kwalifikowane jako statki powietrzne.	8 listopada 1967 8 marca 1968 8 lipca 1968
3 (3. wydanie)	Studium Rady (1969)	Zmiana wprowadzająca definicję "Znak wspólny", "Organ Rejestracji znaków wspólnych" i "Międzynarodowa Organizacja Eksploatacji", oraz odpowiednie postanowienia, pozwalające na rejestrację na innej podstawie niż państwowa statków powietrznych międzynarodowych organizacji eksploatacji, analogicznie do tych, o których mowa w Artykule 77 Konwencji.	23 stycznia 1969 23 maja 1969 18 września 1969
4 (4. wydanie)	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej (1980) Narada Komisji do spraw Hałasu Statków Powietrznych (1979)	Bezzałogowe balony wolne. Zmiana definicji "śmigłowiec".	30 marca 1981 30 lipca 1981 26 listopada 1981
5 (5. wydanie)	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej	Tłumaczenie certyfikatów rejestracji statków powietrznych	17 lutego 2003 14 lipca 2003 27 listopada 2003
6 (5. wydanie)	Sekretariat; Grupa Studyjna dla bezpilotowych systemów statków powietrznych	Zdalnie sterowane statki powietrzne	7 marca 2012 16 lipca 2012 15 listopada 2012

NORMY MIĘDZYNARODOWE

1. DEFINICJE

Gdy następujące terminy są użyte w Normach Oznaczeń Przynależności Państwowej oraz Rejestracji Statków Powietrznych, to mają one następujące znaczenie:

Balon (*Balloon*). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu.

Materiał ognioodporny (*Fireproof material*). Materiał mogący wytrzymać działanie wysokich temperatur w stopniu równym lub wyższym niż stal, gdy charakterystyki w obu przypadkach są właściwe dla specyficznych celów.

Międzynarodowa Agencja Eksploatacyjna (*International operating agency*). Agencja, o której mówi Artykuł 77 Konwencji.

Mięśniolot (*Ornithopter*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na powierzchniach, którym nadaje się ruchy machające.

Nadzór rejestrujący znaki wspólne (*Common mark registering authority*). Nadzór prowadzący rejestr niepaństwowy lub, gdzie ma to zastosowanie, część takiego rejestru, rejestrujący statki powietrzne międzynarodowej agencji eksploatacyjnej.

Państwo Rejestracji (*State of Registry*). Państwo, w którego rejestrze znajduje się statek powietrzny.

Samolot (*Aeroplane*). Napędzany, cięższy od powietrza, statek powietrzny, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie w wyniku powstawania sił aerodynamicznych na powierzchniach będących nieruchomymi w danych warunkach lotu.

Statek powietrzny (*Aircraft*). Dowolna maszyna mogąca utrzymać się w powietrzu dzięki wytwarzaniu siły nośnej w atmosferze z reakcji powietrza innej niż oddziaływanie powietrza o powierzchnię ziemi (patrz Tabela 1, Klasyfikacja statków powietrznych).

Statek powietrzny cięższy od powietrza (*Heavier-than-air aircraft*). Dowolny statek powietrzny, którego siła nośna powstaje z reakcji aerodynamicznej.

Statek powietrzny lżejszy od powietrza (*Lighter-than-air aircraft*). Dowolny statek powietrzny, utrzymywany w locie przez siłę aerostatyczną.

Sterowiec (*Airship*). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, poruszający się z pomocą zespołu napędowego.

Szybowiec (*Glider*). Cięższy od powietrza, nienapędzany statek powietrzny, wytwarzający swoją siłę nośną w locie z reakcji aerodynamicznej na powierzchni, które pozostają nieruchome w danych warunkach lotu.

Śmigłowiec (*Helicopter*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na jednym lub więcej napędzanych wirnikach nośnych, obracających się wokół swej zazwyczaj pionowej osi.

Wiatrakowiec (*Gyroplane*). Statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający swoją siłę nośną z reakcji powietrza na jednym lub kilku wirnikach, obracających się swobodnie wokół swojej, zazwyczaj pionowej osi.

Wiropląt (*Rotocraft*). Napędzany statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na jednym lub więcej wirnikach nośnych.

Zdalnie sterowany statek powietrzny (*Remotely piloted aircraft (RPA)*). Bezpilotowy statek powietrzny, który pilotowany jest z oddalonego stanowiska pilota.

Znak wspólny (*Common mark*). Znak przydzielony przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) organowi prowadzącemu rejestrację statków powietrznych międzynarodowej agencji eksploatacyjnej, prowadzonej na innej podstawie niż rejestr państwowy.

Uwaga.- Wszystkie statki powietrzne międzynarodowej agencji eksploatacyjnej, zarejestrowane na innej podstawie niż państwowa, powinny posiadać jednakowy znak wspólny.

2. KLASYFIKACJA STATKÓW POWIETRZNYCH

- 2.1 Statki powietrzne będą klasyfikowane zgodnie z tabela 1.
- 2.2 Statek powietrzny, który ma być użytkowany bez pilota na pokładzie, będzie dalej klasyfikowany jako bezpilotowy.
- 2.3 Bezpilotowe statki powietrzne będą obejmować bezzałogowe balony wolne i zdalnie sterowane statki powietrzne.

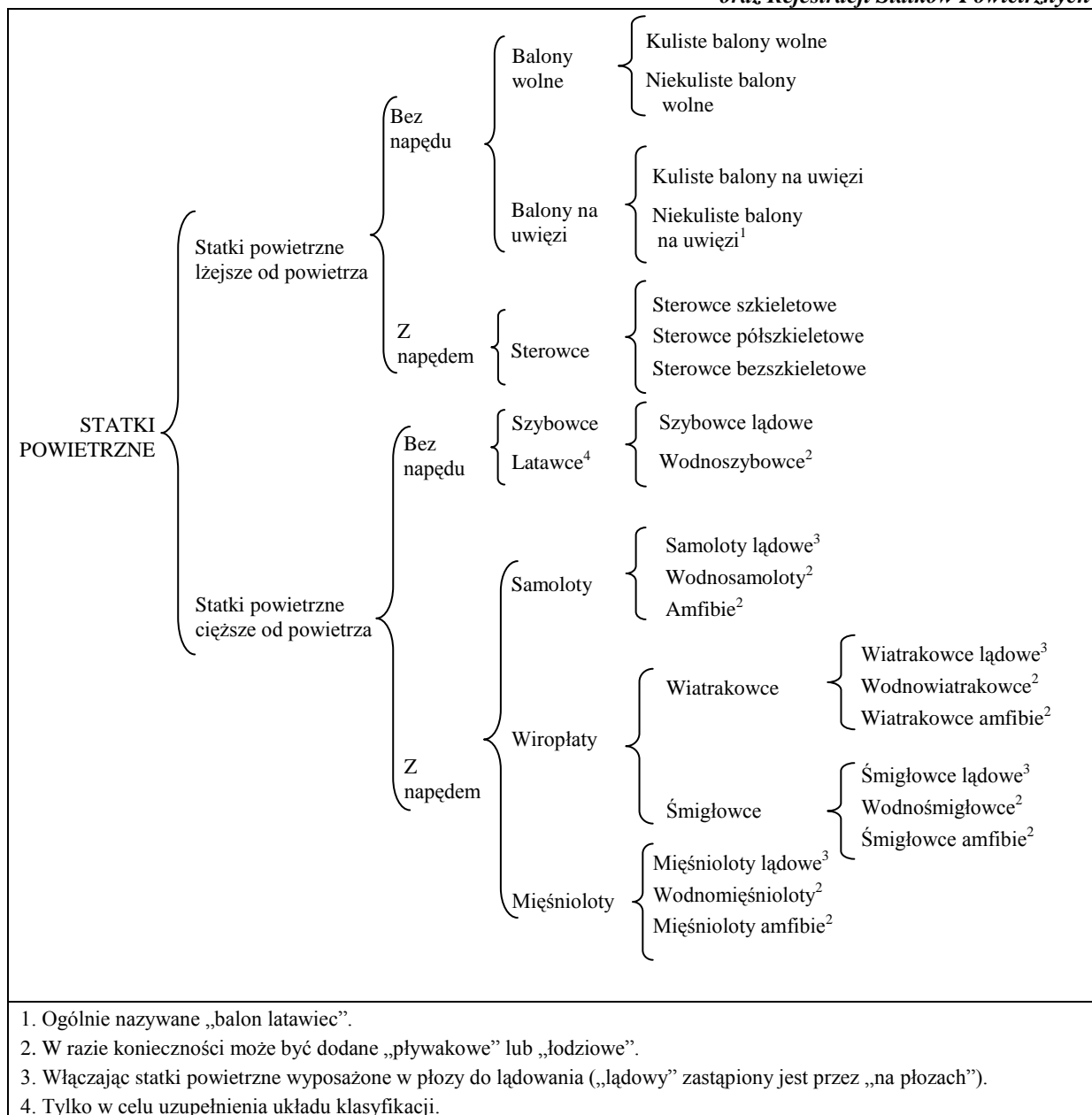


Tabela 1. Klasyfikacja statków powietrznych

3. STOSOWANE ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNE I REJESTRACYJNE

- 3.1. Znak przynależności państwowej lub znak wspólny i rejestracyjny składa się z grup symboli.
- 3.2. Znak przynależności państwowej lub znak wspólny musi poprzedzać znak rejestracyjny. Jeżeli pierwszą z grupy symboli znaku rejestracyjnego jest litera to powinna ona być poprzedzona łącznikiem.
- 3.3. Znak przynależności państwowej wybierany jest z serii narodowych znaków wywoławczych łączności radiowej, przydzielonych przez Międzynarodową Unię Telekomunikacji Państwu Rejestracji. Znak przynależności państwowej zgłaszany jest do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

3.4. Znak wspólny wybierany jest z serii znaków włączonych do znaków wywoławczych łączności radiowej, wydzielonych Międzynarodową Unią Telekomunikacji dla Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga.- Przydzielenie znaku wspólnego nadzorowi rejestrującemu odbywa się przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

3.5. Znak rejestracyjny składa się z liter, cyfr, kombinacji liter oraz cyfr i odpowiada znakowi przydzielonemu przez Państwo Rejestracji lub nadzór rejestrujący znaki wspólne.

3.6. Jeżeli znak rejestracyjny składa się z liter, to w tym celu nie mogą być zastosowane kombinacje, które mogą być przyjęte jako pięcioliterowe kombinacje Międzynarodowego Kodu Sygnałów, Część II, rozpoczynających się z litery Q kombinacji trzyliterowej wykorzystywanej w Q Kodzie, oraz kombinacji, które mogą być przyjęte za sygnały ratunkowe SOS, lub analogiczne ekstremalne sygnały takie jak XXX, PAN i TTT.

Uwaga.- Wiadomości o danych kodach zawiera obowiązujący spis Międzynarodowych Przepisów Telekomunikacji.

4. ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

4.1 Postanowienia ogólne

Do naniesienia na statku powietrznym znaków przynależności państwowej lub wspólnych i rejestracyjnych używa się farby lub innego dowolnego środka, który zapewnia właściwy stopień trwałości. Znaki rejestracyjne na statkach powietrznych powinny się wyróżniać i być dobrze widoczne przez cały rok.

4.2 Statki powietrzne lżejsze od powietrza

4.2.1. *Sterowce.* Znaki na sterowcu nanoszone są na korpusie lub na powierzchni statecznika. Jeżeli znaki nanoszone są na korpusie, to powinny być rozmieszczone z obu stron wzdłuż sterowca oraz na górnej powierzchni wzdłuż linii symetrii. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni statecznika, to powinny być rozmieszczone na stateczniku poziomym i pionowym. Znaki na stateczniku poziomym rozmieszczane są na górnej powierzchni prawej połowy i na dolnej powierzchni lewej połowy, przy czym góra liter i cyfr powinna

być skierowana w stronę krawędzi natarcia. Znaki na stateczniku pionowym rozmieszcza się z obu stron, w dolnej części statecznika, przy czym litery i cyfry rozmieszczone są poziomo.

4.2.2. *Balony kuliste (oprócz balonów bezzałogowych)*. Znaki powinny być umieszczone na dwóch przeciwnych miejscach, położonych w pobliżu największego obwodu poziomego.

4.2.3. *Balony niekuliste (oprócz balonów bezzałogowych)*. Znaki nanosi się na każdej jego stronie. Powinny być one położone w miejscach w pobliżu linii maksymalnego przekroju poprzecznego balonu, bezpośrednio nad pasem podwieszenia lub nad punktami mocowania lin podwieszenia kosza.

4.2.4. *Statki powietrzne lżejsze od powietrza (oprócz balonów bezzałogowych)*. Znaki boczne nanosi się w taki sposób, aby były widoczne z obu stron i z ziemi.

4.2.5. *Balony bezzałogowe*. Znaki nanosi się na tabliczce identyfikacyjnej (patrz Rozdział 8).

4.3 Statki powietrzne cięższe od powietrza

4.3.1. *Skrzydła*. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki nanosi się w jednym miejscu, na dolnej powierzchni konstrukcji skrzydła. Powinny być one umieszczone na lewej połowie powierzchni dolnej konstrukcji skrzydła, chyba że przekraczają szerokość całej dolnej powierzchni struktury skrzydła. W miarę możliwości znaki rozmieszczane są na jednakowej odległości od krawędzi natarcia i spływu skrzydła. Górna część liter i cyfr powinna być skierowana ku krawędzi natarcia skrzydła.

4.3.2. *Kadłub (lub analogiczna konstrukcja) i pionowe powierzchnie usterzenia ogonowego*. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki nanosi się albo na każdym boku kadłuba (lub analogicznej konstrukcji) pomiędzy skrzydłami i usterzeniem ogonowym, albo na górnej połowie płaszczyzn pionowych usterzenia ogonowego. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni pojedynczego pionowego usterzenia ogonowego wtedy nanosi się je obustronnie. Jeżeli znaki rozmieszcza się na usterzeniu ogonowym o wielu powierzchniach pionowych to są one nanoszone na zewnętrznych płaszczyznach skrajnych powierzchni.

4.3.3. *Przypadki szczególne*. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest elementów konstrukcyjnych omówionych w punktach 3.3.1 i 3.3.2 znaki należy umieścić w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować.

5. WYMIARY ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

Litery i cyfry w każdej osobnej grupie znaków muszą posiadać jednakową wysokość.

5.1 Statki powietrzne lżejsze od powietrza

5.1.1. Znaki na statkach powietrznych lżejszych od powietrza innych niż balony bezzałogowe, powinny posiadać wysokość przynajmniej 50 centymetrów

5.1.2. Wymiary znaków balonów bezzałogowych określone są przez Państwo Rejestracji z uwzględnieniem wielkości ciężaru użytecznego, do którego mocowana jest tabliczka identyfikacyjna.

5.1.3 *Przypadki szczególne*. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest wystarczającej powierzchni pozwalającej na umieszczenie znaków opisanych w 5.1.1, wymiar znaków zostanie określony przez Państwo Rejestracji, biorąc pod uwagę konieczność łatwiej identyfikacji statku powietrznego.

5.2 Statki powietrzne cięższe od powietrza

5.2.1. *Skrzydła.* Znaki na skrzydłach statków powietrznych cięższych od powietrza powinny posiadać wysokość przynajmniej 50 centymetrów.

5.2.2. *Kadłub (lub analogiczna konstrukcja) i powierzchnie pionowe usterzenia ogonowego.* Znaki na kadłubie (lub analogicznej konstrukcji) i na powierzchniach pionowych usterzenia ogonowego statków powietrznych cięższych od powietrza powinny posiadać wysokość przynajmniej 30 centymetrów.

5.2.3. *Przypadki szczególne.* Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brak jest części analogicznych do tych, które omówione są w punktach 5.2.1 oraz 5.2.2, lub części są za małe i nie pozwalają na umieszczenie znaków tam opisanych wymiar znaków zostanie określony przez Państwo Rejestracji, biorąc pod uwagę konieczność łatwej identyfikacji statku powietrznego.

6. TYPY SYMBOLI STOSOWANE PRZY NANIESIENIU ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

6.1. Dla literowego oznaczenia wykorzystuje się duże litery alfabetu łacińskiego bez ornamentu. Dla cyfrowego oznaczenia wykorzystuje się cyfry arabskie bez ornamentu.

6.2. Szerokość każdego symbolu (oprócz litery I i cyfry 1) i długość łącznika wynosi dwie trzecie wysokości symbolu.

6.3. Wszystkie symbole i łączniki wykonuje się nieprzerwanymi liniami i kolorem, który zapewnia dużą kontrastowość z tłem. Grubość linii powinna wynosić jedną szóstą wysokości symbolu.

6.4. Każdy symbol oddzielony jest od wcześniejszego lub następnego odległością wynoszącą nie mniej niż jedna czwarta szerokości symbolu. W tym przypadku łącznik uważa się za osobny symbol.

7. REJESTR ZNAKÓW PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ, WSPÓLNYCH I REJESTRACYJNYCH

Każde Umawiające się Państwo lub nadzór rejestrujący znaki wspólne prowadzi bieżący rejestr, w którym zawarte są informacje zamieszczone w świadectwie rejestracji (patrz Rozdział 7), o każdym statku powietrznym zarejestrowanym w danym Państwie lub w upoważnionym nadzorze rejestrującym znaki wspólne. Rejestr balonów bezzałogowych powinien zawierać informacje o dacie, czasie i miejscu jego zapuszczenia, typie balonu i organizacji eksploatującej.

8. ŚWIADECTWO REJESTRACJI

8.1. Forma i zawartość świadectwa rejestracji powinna odpowiadać niżej podanemu wzorcowi pokazanemu na Rysunku 1.

Uwaga.- Wymiary formularza świadectwa rejestracji pozostawia się do decyzji Państwa Rejestracji lub nadzoru rejestrującego znaki wspólne.

8.2. Gdy świadectwa rejestracji są wydane w innym języku niż angielski, powinny zawierać angielskie tłumaczenie.

Uwaga.- Paragraf 29 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wymaga, aby świadectwo rejestracji było przewożone na pokładzie każdego statku powietrznego wykorzystywanego w międzynarodowej żegludze powietrznej

9. TABLICZKA IDENTYFIKACYJNA

9.1 Statek powietrzny powinien posiadać tabliczkę identyfikacyjną, na której podano co najmniej znak przynależności państwowej lub wspólny i znak rejestracyjny. Tabliczkę wykonuje się z metalu ogniotrwałego lub innego materiału ognioodpornego, posiadającego odpowiednie właściwości fizyczne.

9.2 Tabliczka identyfikacyjna będzie przymocowana do statku powietrznego na widocznym miejscu, obok wejścia głównego lub

- a) w przypadku balonów bezzałogowych w miejscu widocznym po stronie zewnętrznej użytecznego ciężaru; i
- b) w przypadku zdalnie sterowanych bezpilotowych statków powietrznych na widocznym miejscu koło wejścia głównego lub kabiny lub w miejscu widocznym po stronie zewnętrznej statku powietrznego jeżeli nie ma miejsca koło wejścia głównego lub kabiny.

10. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Postanowienia niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do balonów meteorologicznych stosowanych tylko w celach meteorologii lub do balonów bezzałogowych bez użytecznego ciężaru.

*	Państwo <i>lub</i> Nadzór rejestrujący znaki wspólne Ministerstwo, Departament lub Zarząd	*
ŚWIADECTWO REJESTRACJI		
1. Znak przynależności państwowej lub wspólny i znak rejestracyjny 	2. Wytwórca i oznaczenie statku powietrznego przez wytwórcę 	3. Numer seryjny statku powietrznego
4. Właściciel		
5. Adres właściciela		
6. Niniejszym świadectwem potwierdza się, że wyżej wymieniony statek powietrzny został odpowiednio wpisany dozgodnie z Konwencją o międzynarodowym (nazwa rejestru) lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 roku i (†)		
(Podpis)		
Data wydania		
(†) Podać zastosowane przepisy.		
*		

* Dla potrzeb Państwa Rejestracji lub nadzoru rejestrującego znaki wspólne.

Rysunek 1. Świadectwo rejestracji

- KONIEC -