

przerwać kołowanie; znak dany białą tarczą oznacza, że mogą one w dalszym ciągu kołować.

Znak białą tarczą, dany samolotowi, znajdującemu się na linii startu, oznacza, że samolot może startować.

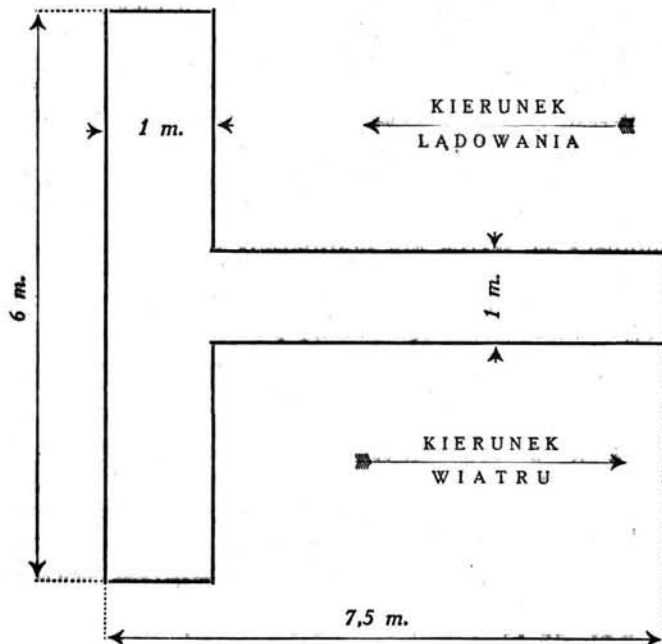
IV. Sygnalizacja kierunków wiatru.

§ 27. Kierunek wiatru na lotniskach powinien być oznaczony w następujący sposób:

- zapomocą rękawa lotniczego, lub strzały oświetlonej w nocy, umieszczonych na słupach lub na hangarach w miejscu wyraźnie widzialnym ze wszystkich stron lotniska; wysokość takiego urządzenia nie powinna być mniejszą od 6 m. Wymiary rękawa winny być następujące: długość 2 m. promień 0,20 m., materja w pasy białe i czerwone naprzemian, szerokości 0,50 m.;
- zapomocą wyłożonej na ziemi litery T (wymiary podane na rysunku poniżej) koloru białego, na śniegu czarnego.

Trzon litery T winien być zwrócony w kierunku pod wiatr i wskazuje kierunek lądowania; na lotnisku może być wyłożone tylko jedno T;

- na lotniskach nie posiadających urządzeń, wspomnianych w punktach a) i b), zapomocą dymu, unoszącego się nad rozpalonym w tym celu ogniskiem;
- jeżeli wiatru niema, litera T (i strzała, o ile znajduje się na danym lotnisku) powinna wskazywać wyznaczony kierunek lądowania.



Przepisy końcowe.

§ 28. Sygnały świetlne ze statków powietrznych oraz z ziemi mogą być wykonywane i nadawane jedynie przez osoby, upoważnione do tego, mianowicie: na statkach powietrznych przez dowódcę statku lub członka załogi, przez niego upoważnionego, na lotniskach zaś użytku publicznego, przez zawiadowców portów, a we wszystkich innych wypadkach przez organa służby bezpieczeństwa publicznego.

§ 29. Zawiadowcy portów i organa służby bezpieczeństwa publicznego są obowiązani skłaść Ministerstwu Komunikacji drogą służbową raporty o wykroczeniach przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia.

§ 30. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

10.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych.

Na podstawie art. 8 ustęp a) i art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do statków powietrznych, wpisanych do polskiego rejestru państwowego, oraz do obcych statków powietrznych, korzystających z prawa przylotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów międzynarodowych lub pozwolenia Ministra Komunikacji bądź Ministra Spraw Wojskowych, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

§ 2. Jako „ruch statków powietrznych”, według niniejszego rozporządzenia uważa się ich start, lądowanie, kołowanie (rulowanie) oraz lot ponad lotniskami, lądem i wodą.

§ 3. Przed rozpoczęciem ruchu przez statek powietrzny, zawiadowca portu lotniczego powinien upewnić się, czy balast, ładunek, bagaż pasażerów i inne przedmioty ruchome, znajdujące się na statku, są należycie umocowane i czy nie zagraża niebezpieczeństwo ich wypadnięcia lub takie przesunięcie, któreby tamowały swobodę ruchów załogi statku w czasie lotu albo było uciążliwym dla podróżnych.

§ 4. Podróżni na statkach powietrznych powinni podczas lotu:

- przypasać się do siedzenia,
- stosować się do wskazówek i poleceń dowódcy statku.

§ 5. Podróżnym nie wolno podczas lotu:

- a) otwierać drzwi kabiny statku;
- b) wyrzucać przedmiotów przez okna;
- c) przekładać rzeczy i ładunków, rozmieszczonych przez obsługę statku;
- d) palić wyrobów tytoniowych z wyjątkiem wypadków, gdy palenie jest wyraźnie dozwolone.

§ 6. Nakazy i zakazy, wyszczególnione w § 4 i § 5, powinny być uwidocznione na tabliczkach, znajdujących się wewnątrz statków powietrznych na miejscu widocznym.

§ 7. Zajmowanie miejsca na statku obok pilota jest dozwolone wyłącznie pracownikom przedsiębiorstwa komunikacyjnego, do którego statek powietrzny należy, urzędnikom państwowych władz lotniczych oraz osobom, upoważnionym przez te władze.

Rozdział II.

Przepisy o kołowaniu (rulowaniu), starcie i lądowaniu.

§ 8. Na lotniskach użytku publicznego, stanowiących jedną całość z lotniskami wojskowymi, obowiązują przepisy startowe, wydane przez wojskowe władze lotnicze danego lotniska. Wszelkie inne lotniska podlegają przepisom, zawartym w niniejszym rozdziale.

§ 9. Na każdym lotnisku powinien być wskazany wyraźny kierunek wiatru sposobem, przewidzianym rozporządzeniem o sygnalizacji.

§ 10. Na każdym lotnisku wzdłuż jego obwodu i przy hangarach powinna być wyznaczona strefa wolna dla kołowania (rulowania) samolotów. Część, zarezerwowana na odloty i lądowania powinna być możliwie najobszerniejsza.

Wyjątkowo lotniska mogą być podzielone na dwie strefy: strefę lądowań i strefę odlotów. Stojąc twarzą ku wiatrowi, oznacza się strefę prawą jako strefę lądowań, strefę zaś lewą jako strefę odlotów. Przy takim podziale lotniska winna być umieszczona w środku lotniska pełna pięcioramienna biała gwiazda, utworzona w kształcie prawidłowego pięcioboku wpisanego w koło o średnicy co najmniej 15 metrów.

§ 11. Statki powietrzne, rulujące na start, i ich załoga podlegają zawiadowcy portu względnie osobie przez niego w tym względzie upoważnionej i ruszają z miejsca tylko na znak, dany przez wyżej wymienionych.

§ 12. Samoloty powinny kołować (rulować) do startu lub ze startu z szybkością, nie przewyższającą umiarkowanego biegu człowieka, przyczem pilot winien szczególnie uważać, by nie spowodował zderzenia się z innym statkiem. Kołujący (rulujący) samolot powinien być odprowadzony do linii startu przez mechaników startowych. Jeżeli kołuje (ruluje) kilka samolotów, kołowanie (rulowanie) to powinno odbywać się kolejno; wszelkie wyprzedzanie lub dopędzanie jest wzbronione. Samolot, kołujący po wylądowaniu, ma pierwszeństwo w stosunku do samolotu, kołującego na start, i ten ostatni winien zawsze wstrzymać kołowanie (rulowanie) i czekać swej kolejności. Na znak, dany przez startera czerwoną tarczą, wszystkie kołujące samoloty powinny zatrzymać się.

§ 13. Każdy samolot, kołujący (rulujący) tak w granicach strefy startów, jak i lądowań, powinien to czynić w kierunku, wyznaczonym do lądowania.

Lotniska, na których dopuszczalne będą odstępstwa od powyższej zasady, przy zachowaniu jednak pewnych ograniczeń, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa, będą podawane do wiadomości publicznej.

§ 14. Samoloty startują z linii startu kolejno, na znak, dany przez startera białą tarczą, przyczem nie wolno samolotowi rozpocząć startu tak długo, dopóki poprzedzający go samolot nie odleci z lotniska.

Prawo pierwszeństwa do startu mają samoloty komunikacyjne. Jeżeli ma startować kilka samolotów tej samej kategorii, prawo pierwszeństwa mają samoloty szybsze, według kolejności zgóry ustalonej.

§ 15. Każdy samolot, zamierzający startować lub lądować, powinien tego dokonać w ten sposób, aby pozostawił po stronie lewej każdy inny samolot, który wylądował przed nim, lub jest gotów do odlotu.

§ 16. W przypadku, przewidzianym w § 10 ustęp 2, lądujący samolot powinien to czynić w lewej stronie strefy lądowań, pozostawiając po swej lewej stronie każdy inny samolot; odlatujący zaś statek powinien czynić to samo w strefie odlotów.

§ 17. Każdy samolot, odlatujący z lotniska użytku publicznego lub na niem lądujący, powinien kierować się przeciw wiatrowi, o ile nie stoją na przeszkodzie miejscowe warunki lotniska. W razie zupełnej ciszy należy kierować się sygnałami, przewidzianymi na ten wypadek rozporządzeniem o sygnalizacji.

§ 18. Każdy odlatujący samolot powinien wstrzymać odlot, jeżeli zachodzi niebezpieczeństwo zderzenia się z innym statkiem powietrznym.

§ 19. Jeśli do lotniska zbliżają się jednocześnie dwa zamierzające lądować samoloty, wówczas samolot, znajdujący się wyżej, jest obowiązany manewrować tak, by się nie zderzył z samolotem, znajdującym się niżej, przyczem nie powinny obydwaj jednocześnie przechodzić do szybowania celem lądowania; pierwszeństwo ma samolot, który pierwszy to uczyni; jeżeli jednak uczynią to obydwaj samoloty jednocześnie, to samolot, znajdujący się wyżej, obowiązany jest kontynuować lot.

§ 20. Przechodząc do szybowania celem wylądowania, każdy pilot statku lądującego obowiązany jest uważać, czy lądowanie nie jest zakazane odpowiednimi znakami, przewidzianymi w przepisach o sygnalizacji, czy strefa lądowania jest wolna lub czy nie zachodzi jaka inna przeszkoda.

§ 21. Każdy samolot powinien natychmiast po wylądowaniu wykołować ze strefy lądowania do strefy wolnej, poczem mechanicy startowi odprowadzają go bezwzględnie na miejsce, wyznaczone przez zawiadowcę portu.

§ 22. Statek powietrzny lądujący ma pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi i droga jego lądowania na lotnisku musi być zawsze wolna.

§ 23. Podczas odlotu są zakazane wszelkie ewolucje o charakterze akrobatycznym, górki i ostre zwroty

(wiraże). Samoloty mogą startować tylko w linii prostej, przyczem nie wolno im wykonywać zwrotów (wiraży) wcześniej niż po oddaleniu się na 500 m., od najbliższego punktu obwodu lotniska, oraz po osiągnięciu co najmniej wysokości 200 m. Szybowanie do lądowania powinno odbywać się po linii prostej. Szybowanie w spirali dozwolone jest tylko do wysokości 500 m. Z chwilą zbliżenia się na tę odległość od ziemi szybowanie musi być dokonane w linii prostej. Wzbronione jest lądowanie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań na lotnisku lub też przed niemi.

§ 24. Balonom na uwięzi, szybowcom lub sterowcom nie wolno bez specjalnego zezwolenia zawiadowcy portu lub organów służby bezpieczeństwa publicznego, unosić się w pobliżu lotniska z wyjątkiem wypadku, przewidzianego w § 25 niniejszego rozporządzenia.

§ 25. Podczas odlotu sterowców z lotniska oraz przy ich lądowaniu wszelki ruch samolotów lądujących i startujących powinien być wstrzymany zapomocą sygnałów, przewidzianych w rozporządzeniu o sygnalizacji tak długo, dopóki sterowiec nie odleci całkowicie z lotniska lub też nie zostanie odciągnięty po wylądowaniu do swojego hangaru. Okres czasu odciągania sterowca powinien trwać najwyżej dwadzieścia minut.

Rozdział III.

Przepisy o locie nad lotniskami i lądem.

§ 26. Samolot odlatujący z lotniska lub mający lądować i wskutek tego zmuszony do dokonania zwrotu (wirażu) nad lotniskiem, powinien z wyjątkiem wypadków, wynikających z uszkodzenia płatowca, lub silnika — wykonać zwrot ten w kierunku na lewo. Zwroty i okrążenie w kierunku na prawo mogą być dokonywane na wysokości powyżej 1000 m.

§ 27. W obrębie lotnisk użytku publicznego zabrania się samolotom dokonywać ćwiczeń akrobatycznych w odległości mniejszej niż 4000 m. od najbliższego punktu obwodu takich lotnisk, o ile samolot znajduje się na wysokości mniejszej niż 2.000 m.

§ 28. Samoloty w locie nad lotniskiem powinny zachowywać jeden wspólny kierunek; nadlatujący z drogi samolot, zanim przystąpi do lądowania, powinien podać się temu kierunkowi i zająć właściwe miejsce w ogólnym krążeniu samolotów nad lotniskiem.

§ 29. Samoloty i sterowce powinny zawsze ustępować z drogi balonom, będącym na uwięzi lub wolnym. Sterowiec, pozbawiony możliwości dowolnego kierowania się, uważa się za balon wolny.

§ 30. Celem zapobieżenia zderzeniu dwóch statków, statek posiadający silnik, spostrzegłszy, że lecąc dalej w dotychczasowym kierunku, przelatowałby koło drugiego statku w odległości mniejszej niż 200 m. od niego, obowiązany jest zgodnie z niniejszymi przepisami tak manewrować, aby przez zmianę kierunku poziomego i pochylenia drogi znalazł się na odległości co najmniej 200 m.

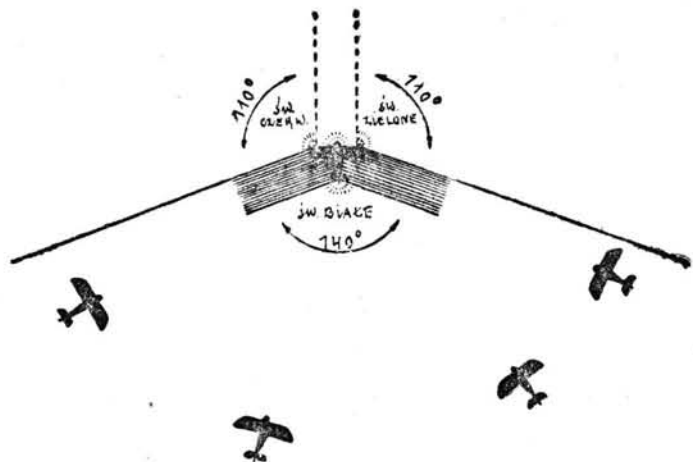
§ 31. Statki powietrzne, posługujące się w locie silnikami, lecąc naprzeciwko siebie, powinny usunąć się każdy ku swej prawej stronie.

§ 32. Gdy statki powietrzne, posługujące się w locie silnikami, lecą w kierunkach przecinających się pod kątem, wówczas statek powietrzny, który widzi drugi statek po swej prawej stronie, powinien mu ustąpić z drogi, tamten zaś winien lecieć prosto.

§ 33. Statek powietrzny, lecący wślad za innym, powinien przy wymijaniu go skrócić ze swej drogi w kierunku na prawo bez opuszczania się ku dołowi.

§ 34. Jeśli statek powietrzny, napotykając drugi statek, znajduje się w stosunku do niego w takim położeniu, iż kierunek lotu pierwszego tworzy z kierunkiem lotu drugiego statku kąt większy niż 110° t. j. że lecąc w nocy nie mógłby dojrzeć żadnego ze świateł bocznych tego drugiego statku, wówczas powinien być uważany za statek, który ma wyprzedzić ten drugi statek. Żadna późniejsza zmiana kierunku lotów obu statków powietrznych nie będzie mogła upoważnić do traktowania pierwszego statku jako zamierzającego skrzyżować się z drugim pod kątem, stosownie do postanowień § 32, lub zwolnić go z obowiązku trzymania się w obowiązującej odległości od zbliżającego się statku, dopóki go w zupełności nie wyprzedzi.

Ponieważ statek powietrzny, wyprzedzający drugi statek w wyżej wymienionych okolicznościach, nie zawsze może wiedzieć z pewnością, czy jego droga wypadnie przed, czy za tym drugim statkiem, powinien on w razie wątpliwości uważać się za będący w położeniu statku, który sam wymija drugi i usunąć się z drogi, po której leci ów drugi statek (p. rys.).



§ 35. Gdy stosownie do niniejszych przepisów statek powietrzny ustępuje z drogi drugiemu, ten ostatni powinien trzymać się pierwotnego kierunku i zachować pierwotną szybkość. Gdy jednakże wskutek jakiegokolwiek przyczyny obydwaj statki znajdują się tak blisko jeden od drugiego, iż przez manewrowanie tylko jednego statku zderzenia nie będzie można uniknąć, wówczas statek drugi powinien podjąć również inicjatywę, manewrując w sposób najskuteczniejszy dla uniknięcia zderzenia.

§ 36. Każdy statek powietrzny, obowiązany stosownie do niniejszych przepisów, ustąpić z drogi dru-

giemu statkowi, powinien unikać przecięcia mu drogi z przodu.

§ 37. Każdy statek powietrzny, znajdujący się w chmurze, mgłę, oparach lub innych warunkach złej widzialności, powinien manewrować szczególnie ostrożnie, zwracając baczną na wszystko uwagę. Każdy statek powietrzny, lecący pod chmurami, powinien, o ile to możliwe i nie jest połączone z niebezpieczeństwem, zachować taką odległość od chmur, by jednocześnie miał jaknajszersze pole widzenia i sam mógł być dobrze widziany.

Rozdział IV.

Przepisy lotu ponad wodą i poruszania się samolotów wodnych na wodzie.

§ 38. Każdy statek powietrzny, poruszający się na wodzie zapomocą własnego silnika, powinien stosować się do przepisów i regulaminów morskich, zapobiegających zderzeniom na morzu, narówni ze statkami wodnymi; powinien on nadto posiadać znaki i sygnały przewidziane w rozporządzeniu o sygnalizacji lotniczej.

Z powyższego wynika, że z wyjątkiem wypadków przewidzianych w rozporządzeniu o sygnalizacji statków powietrznych na wodzie (morzu), nie wolno mu używać sygnałów dźwiękowych wyszczególnionych w regulaminie morskim.

§ 39. Każdy statek powietrzny, lecący ponad wodą, powinien trzymać się w odległości nie mniejszej niż 200 m. od każdego płynącego statku wodnego, wysokość lotu statku powietrznego nie powinna być wówczas mniejszą od 200 m.

§ 40. W razie skrzyżowania drogi statku powietrznego ze statkiem wodnym, jeżeli statek powietrzny leci na wysokości większej niż 200 m., przecięcie drogi statku wodnego może nastąpić przed nim, jednak w odległości nie mniejszej niż 300 m.; gdy statek powietrzny w wypadkach wyjątkowych, przewidzianych w § 49 niniejszego rozporządzenia, leci na wysokości mniejszej niż 200 m., przecięcie drogi statku wodnego może nastąpić tylko za nim w odległości co najmniej 200 m.

§ 41. Zabrania się statkom powietrznym dokonywać wszelkich wiraży i ewolucyj akrobatycznych ponad statkami wodnymi w promieniu 1 km. koło tych statków.

§ 42. Samoloty wodne, poruszając się na wodzie, powinny stosować się do następujących postanowień:

- a) Winny one ustępować z drogi statkom wodnym. Jeżeli samolot wodny z jakiegokolwiek powodu został unieruchomiony znajdując się na wodzie i nie jest w stanie manewrować, powinien w razie niebezpieczeństwa zderzenia ze statkiem wodnym, dawać sygnały dźwiękowe, przewidziane w rozporządzeniu o sygnalizacji lotniczej na wypadek znajdowania się w niebezpieczeństwie.
- b) Statki wodne mogą być wymijane przez samoloty wodne tylko z prawej strony, przyczem odległość nie może być mniejszą niż 50 m., szybkość zaś poruszania się samolotu wodnego

musi być tak umiarkowana, by nie przedstawiała żadnego niebezpieczeństwa dla statku wodnego.

Mijanie z lewej strony może nastąpić wtedy tylko, gdy wyniosłość brzegu prawego lub inne poważne przyczyny stoją na przeszkodzie wymięcia prawidłowego.

- c) Jeżeli droga statku wodnego krzyżuje się z drogą samolotu wodnego pod kątem prostym lub w przybliżeniu prostym, samolot powinien przeciąć drogę za statkiem wodnym.

§ 43. Samolot wodny może startować i lądować tylko wówczas, gdy przestrzeń do startu lub lądowania potrzebna jest zupełnie wolna od statków wodnych, tak długo, aby samolot wodny zdążył oderwać się i wznieść bez jakichkolwiek przeszkód. W żadnym wypadku start i lądowanie samolotu wodnego nie mogą odbywać się w tym samym kierunku w którym porusza się statek wodny.

W czasie startu lub lądowania samolotu wodnego statkom wodnym nie wolno przecinać drogi lub posuwać się w kierunku, w którym porusza się samolot wodny.

§ 44. W nocy start i lądowanie samolotów wodnych mogą być wykonywane tylko w portach wodnych, ściśle oznaczonych odpowiednimi sygnałami.

§ 45. W czasie mgły nad wodą, nie pozwalającej widzieć dalej niż 200 m., wszelkie lądowania i starty są zakazane, z wyjątkiem konieczności spowodowanych siłą wyższą.

§ 46. Porty lotnicze wodne powinny być oznaczone specjalnymi pływakami. Wejście statków wodnych do takich portów bez specjalnego zezwolenia jest zakazane.

Rozdział V.

Przepisy lotu wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków powietrznych oraz ponad oznaczonymi odcinkami granic.

§ 47. W celu zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia się podczas lotu na urzędowo wyznaczonych szlakach powietrznych statki powietrzne obowiązane są ściśle przestrzegać następujących przepisów:

- a) Statek powietrzny, lecący wzdłuż urzędowo wyznaczonego szlaku i jego punktów orientacyjnych t. j. ponad rzekami, kanałami, wybrzeżami, kolejami żelaznymi, drogami i t. p., powinien trzymać się w odległości co najmniej 300 m. w kierunku na prawo od tego szlaku i jego punktów orientacyjnych.
- b) Statek powietrzny, zmuszony z jakiegokolwiek powodu orientować się według kompasu i wskutek tego lecieć wzdłuż idealnej prostej, łączącej dwie miejscowości, powinien to czynić, trzymając się w odległości nie mniejszej niż 500 m. w kierunku na prawo od tej prostej.
- c) Statek powietrzny, przelatujący wyżej wymienione szlaki, powinien wykonać to jaknajszybciej pod kątem prostym i możliwie na największej wysokości.

§ 48. Każdy statek powietrzny powinien wykonywać lot ściśle według urzędowo wyznaczonego szlaku powietrznego, podanego do publicznej wiadomości w gazecie urzędowej (Monitor Polski) i w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

W razie braku znaków przyziemnych wzdłuż urzędowo wyznaczonego szlaku powietrznego należy orjentować się w locie według nazw miejscowości.

Szerokość bram wlotowych granicznych danego szlaku powietrznego wyznacza się na 2 km. t. j. 1 km. w prawo i 1 km. w lewo od przelatującego punktu granicznego, która to przestrzeń stanowi odcinek graniczny.

Każdy statek powietrzny obowiązany jest, przelatując odcinek graniczny, czynić to w wysokości nie większej niż 500 m., aby umożliwić w ten sposób organom kontroli granicznej odczytanie znaków przynależności państwowej, rejestracji oraz typu statku.

Rozdział VI.

Przepisy końcowe.

§ 49. Niestosowanie niniejszych przepisów jest dozwolone jedynie tylko w takich wypadkach, gdyby wykonanie tych przepisów groziło bezpośrednio niebezpieczeństwem.

§ 50. Zawiadowcy portów i organa służby bezpieczeństwa publicznego są obowiązani składać Ministerstwu Komunikacji drogą służbową raporty o wykroczeniach przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia.

§ 51. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

11.

Oświadczenie rządowe

z dnia 7 grudnia 1928 roku

w sprawie ratyfikacji przez Rządy Chili, Czechosłowacji, Estonji, Finlandji, Francji, Hiszpanji, Indji, W. Ks. Luksemburskiego i Włoch międzynarodowej konwencji o odpoczynku tygodniowym w zakładach przemysłowych, przyjętej jako projekt dnia 17 listopada 1921 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów.

Podaje się niniejszem do wiadomości, zgodnie z komunikatami Sekretarjatu Ligi Narodów z 6 września

1925 r., 10 września 1923 r., 28 grudnia 1923 r., 6 czerwca 1923 r., 22 września 1926 r., 3 lipca 1924 r., 7 czerwca 1923 r., 4 maja 1928 r. oraz 16 września 1924 r., że ratyfikacja międzynarodowej konwencji o odpoczynku tygodniowym w zakładach przemysłowych, przyjętej jako projekt dnia 17 listopada 1921 roku w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz. U. R. P. z r. 1925 Nr. 54, poz. 384),

dokonana przez:	zarejestrowana została w dniu:
Chili	15 września 1925 r.
Czechosłowację	31 sierpnia 1923 r.
Estonję	29 listopada 1923 r.
Finlandję	19 czerwca 1923 r.
Francję	3 września 1926 r.
Hiszpanję	20 czerwca 1924 r.
Indje	11 maja 1923 r.
W. Ks. Luksemburskie	16 kwietnia 1928 r.
Włochy	8 września 1924 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

12.

Oświadczenie rządowe

z dnia 7 grudnia 1928 roku

w sprawie ratyfikacji przez Rządy Belgji, Czechosłowacji, Finlandji, Holandji, Indji, Wielkiej Brytanji, Wielkiego Księstwa Luksemburskiego i Związku Południowo-Afrykańskiego konwencji o traktowaniu pracowników obcych narówni z krajowymi w zakresie odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki przy pracy, przyjętej jako projekt na VII Sesji Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów dnia 5 czerwca 1925 roku w Genewie.

Podaje się niniejszem do wiadomości, zgodnie z komunikatami Sekretarjatu Ligi Narodów z dni: 28 października 1927 r., 19 lutego 1927 r., 13 października 1927 r., 27 września 1927 r., 28 grudnia 1927 r., 4 maja 1928 r., 20 października 1926 r. i z 28 września 1926 r., że ratyfikacja konwencji o traktowaniu pracowników obcych narówni z krajowymi w zakresie odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki przy pracy, przyjętej jako projekt na VII Sesji Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów w Genewie dnia 5 czerwca 1925 roku (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 63, poz. 576),

dokonana przez:	zarejestrowana została w dniu:
Belgię	28 maja 1927 r.
Czechosłowację	8 lutego 1927 r.
Finlandję	13 października 1927 r.
Holandję	27 września 1927 r.
Indje Brytyjskie	28 grudnia 1927 r.
W. Ks. Luksemburskie	4 maja 1928 r.
W. Brytanję	20 października 1926 r.
Związek Południowo-Afrykański	8 września 1926 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*