

Załącznik Nr. 4 do rozp. Min. Przem.
i Handlu z dnia 13 listopada 1928 r. (poz. 5).

CZOŁOWY BOK SKRZYNI.



OBJAŚNIENIE: Cyfra „10” oznacza kolejny numer skrzyni w danym ładunku. „Frigor 51—54 kg” oznacza, że w danej skrzyni zawarte są jaja konserwowane w chłodni o wadze 1000 sztuk — 51—54 kg. Na miejscu „Z. M.” powinien być umieszczony stempel, marka lub inny znak rozpoznawczy eksportującej firmy.

Wszystkie nazwy i numery powinny być oznaczone w przytoczonym wyżej wypadku w kolorze niebieskim.

6.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi, oraz o rejestrze pilotów.

Na podstawie art. 17 ustęp 2 i art. 19 ustęp ostatni rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1. Za załogę statku powietrznego uważa się personel techniczny, niezbędny do pilotowania i obsługi statku podczas lotu.

§ 2. Członkiem załogi może być osoba, posiadająca świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności na statku stosownie do zakresu swego działania.

§ 3. Załogę statków powietrznych stanowią: dowódca załogi, nawigatorzy, piloci, mechanicy pokładowi oraz radjooperatorzy pokładowi.

§ 4. Dowódcą statku powietrznego zasadniczo jest nawigator. Na statku, na którym niema nawigatora, dowódcą jest pilot, a jeżeli w skład załogi wchodzi dwóch lub więcej pilotów, dowódcą jest jeden z nich, wyznaczony przez przedsiębiorcę komunikacji lotniczej.

§ 5. Na statku, mającym nie więcej niż 8 miejsc dla pasażerów, w skład załogi wchodzi jeden pilot, na statku zaś, mającym nie więcej niż 15 miejsc, w skład załogi wchodzi dwóch pilotów.

Statek, przeznaczony do przewozu podróżnych, zabierający więcej niż 10 osób i mający odbyć podróż nieprzerwaną nad ziemią między dwoma punktami, odległymi od siebie więcej niż 500 km., lub podróż nocną, albo też podróż nad morzem między dwoma punktami, odległymi od siebie o 200 km., lub więcej, powinien mieć na pokładzie nawigatora.

Na innych statkach, których załoga składa się z kilku osób lecz bez nawigatora, dowódca statku wyznacza jednego z członków załogi, który ukończył kurs nawigatorów, do wykonywania niezbędnych w czasie lotu czynności nawigatorских.

Na statku, mającym trzy lub więcej silników, powinien być w załodze mechanik pokładowy.

W składzie załogi powinien być radjooperator, jeżeli na statku są urządzenia radjoelektryczne, a żaden z innych członków załogi nie posiada upoważnienia do wykonywania czynności radjooperatora.

§ 6. Dowódca statku jest reprezentantem statku wobec władz portów lotniczych i przełożonym załogi.

Dowódca sprawuje nadzór nad czynnościami załogi i jest odpowiedzialny za przestrzeganie na statku przepisów ruchu, sygnalizacji, celnych i policyjnych, za należyte utrzymanie statku od chwili jego objęcia aż do oddania go służbie portu lotniczego oraz za dokładność zapisów w dzienniku podróży.

Członkowie załogi są obowiązani stosować się do zarządzeń dowódcy, dotyczących bezpieczeństwa i regularności ruchu oraz porządku na statku.

§ 7. Załoga statku powietrznego jest obowiązana do ścisłego przestrzegania:

- a) przepisów prawa lotniczego,
- b) przepisów startu i lądowania,
- c) przepisów w czasie lotu,
- d) przepisów sygnalizacyjnych,
- e) przepisów o księgach pokładowych i dokumentach statków powietrznych i załogi,
- f) przepisów o badaniu lekarskim członków załogi,
- g) przepisów meteorologicznych,
- h) przepisów radjotechnicznych,
- i) wszelkich innych przepisów o obowiązkach służbowych członków załogi.

§ 8. Załoga statku powietrznego, przekraczającego granicę państwa, powinna stosować się do przepisów międzynarodowej konwencji o żegludze powietrznej, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. i dodatkowego protokołu z 12 kwietnia 1920, oraz do przepisów o żegludze powietrznej, obowiązujących w tych państwach, ponad którymi przelatuje, w szczególności zaś powinna ściśle przestrzegać przepisów o przełocie granic tych państw i o strefach zakazanych oraz znać szlaki powietrzne, urzędowo wyznaczone.

§ 9. Każdy członek załogi powinien mieć dziennik lotów i zapisywać w nim każdy odbyty lot, charakter i czas trwania lotu i ważniejsze wypadki, zaszłe podczas lotów.

Zapiski w dzienniku lotów poświadczą bezpośredni przełożony członka załogi i zawiadowca portu lotniczego.

§ 10. Pilot statku powietrznego jest obowiązany przedsięwziąć wszelkie środki celem bezpiecznego dokonania lotu na powierzonym mu statku.

Pilot powinien znać dokładnie typ statku, na którym wykonywa loty, a przed każdym odlotem powinien osobiście zbadać statek, sprawdzić stan silników, organów sterowych, podwozia, przyrządów pomocniczych i sygnalizacyjnych, zapas paliwa i smarów, obciążenie statku oraz rozmieszczenie i umocowanie tego obciążenia.

Na podstawie meldunków meteorologicznych pilot powinien przed odlotem zaznajomić się dokładnie ze stanem atmosferycznym, jaki może spotkać w czasie lotu.

Jeżeli pilot uważa odlot statku za niewskazany ze względu na stan atmosferyczny lub ze względu na stwierdzone wady w działaniu zasadniczych części statku lub też ze względu na swoją niedyspozycję, powinien o tem zawiadomić dowódcę statku powietrznego lub — jeżeli sam jest dowódcą statku — zawiadowcę portu lotniczego, którzy po zbadaniu okoliczności, zawartych w raporcie pilota, obowiązani są przedstawić raport z swym wnioskiem Ministerstwu Komunikacji do decyzji.

W razie stwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji, że pilot uchylił się od wykonania lotu bez uzasadnionej przyczyny, Ministerstwo Komunikacji może cofnąć upoważnienie do wykonywania czynności pilota na określony przeciąg czasu lub też upoważnienie unieważnić.

§ 11. Pilot powinien znać dokładnie plany sytuacyjne lotnisk, nad którymi wykonywa loty, a w szcze-

gólności granice tych lotnisk, ich stan, najwygodniejsze kierunki i sposoby dolatywania do nich oraz ich ujemne strony. Powinien również znać ważniejsze punkty orientacyjne na wyznaczonych urzędowo szlakach powietrznych, wzdłuż których wykonywa loty.

W razie lądowania poza granicami lotniska pilot statku komunikacyjnego obowiązany jest zawiadomić o tem drogą najkrótszą zawiadowcę najbliższego portu lotniczego.

§ 12. Mechanik pokładowy statku obowiązany jest przed startowaniem dokonać rewizji statku i przekonać się o sprawnym działaniu wszystkich części statku i silników.

W czasie lotów mechanik pokładowy powinien stale baczyć na działanie silnika i urządzeń pomocniczych.

§ 13. Radjooperator statku obowiązany jest dbać o stałą sprawność w działaniu radjoparatu i czuwać przy aparacie w ciągu całej podróży statku.

§ 14. Członkowie załogi są obowiązani stosować się do zarządzeń zawiadowcy portu lotniczego, który jest organem kierowniczym i nadzorczym w obrębie lotniska użytku publicznego, i wykonywać jego zlecenia, o ile one nie sprzeciwiają się wyraźnie obowiązującym przepisom.

Na żądanie władz lotniczych i organów służby bezpieczeństwa publicznego członkowie załogi są obowiązani okazywać im świadectwa uzdolnienia i upoważnienia.

§ 15. Każdy członek załogi powinien być wpisany do rejestru pilotów polskich statków powietrznych, który prowadzi Ministerstwo Komunikacji według załączonego wzoru Nr. 1.

Ewidencję całego lotniczego personelu technicznego pomocniczego, zatrudnionego w lotnictwie cywilnym, prowadzi również Ministerstwo Komunikacji w książce ewidencyjnej założonej według załączonego wzoru Nr. 2.

Wpis członka załogi do rejestru następuje równocześnie z wydaniem świadectwa uzdolnienia i upoważnienia.

Pracodawcy są obowiązani przedstawić Ministerstwu Komunikacji w ciągu 2 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wykaz członków załogi, zawierający imię i nazwisko członka załogi oraz datę i numer świadectwa uzdolnienia i upoważnienia, tudzież wykaz lotniczego personelu pomocniczego, sporządzony według wzoru książki ewidencyjnej.

O każdej zmianie, jaka nastąpi w wykazie członków załogi lub w wykazie technicznego personelu pomocniczego wskutek zwolnienia lub przyjęcia pracownika, pracodawca jest obowiązany przedstawić Ministerstwu Komunikacji pisemne zgłoszenie w ciągu dni 8 po zwolnieniu lub przyjęciu pracownika.

§ 16. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie stosują się do załogi wojskowych statków powietrznych.

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Wzór Nr. 1 do § 15 rozp. Min.
Komun. z dnia 26 listopada 1928 r.
(poz. 6).

4 cm.

Miejsce na
fotografię

M. K. stempel

5. cm.

Nr. porz.

Imię i nazwisko

Data i rok urodzenia Miejsce urodzenia

Miejsce zamieszkania obywatelstwo

Stan (wolny, żonaty, wdowiec)

Rysopis

Imiona rodziców

Lotnisko macierzyste

1. Kwalifikacja zawodowa pierwotna (bezpośrednie pierwsze szkolenie).

Jakie szkoły lub kursy ukończył	Kiedy	Ilość lotów z instruktorem	Ilość lotów samodzielnych dziennych	Ilość lotów nocnych	Ogólna ilość lotów	Opinia władz szkolnych o zawodzie praktycznym:

Nr. Nr. świadectw szkolnych	Data wystawienia świad.	Wynik ogólny egzam. teoret.	Zajęcie warsztatowe (ocena średnia)	Ogólna ilość godzin lotów	Wyniki badań Kom. lekarsk.	U w a g i

2. Kwalifikacje zawodowe późniejsze. (Kursy uzupełniające i przeszkolenie).

Data wpisu	Perjodyczne badania lek.		Egzam. uzupełniające teor.		Ilość lotów uzupełniaj.				Ilość godzin	Ilość km.	U w a g i
	Data	Nr. świad.	Data	Wynik ogólny	z instruk.	samo-dzieln.	dzien-nych	noc-nych			

3. Wydawanie nowych świadectw.

Świadectwo uzdolnienia			Upoważnienie			Podstawa	U w a g i
Data	Nr.	Kategoria	Data	Nr.	Kategoria		

4. Przedłużanie ważności upoważnienia.

Data	Nr.	Kategoria	Podstawa	U w a g i

5. Zawieszanie świadectw uzdolnienia i upoważnienia i wykreślanie z rejestru.

Z a w i e s z a n i e			W y k r e ś l e n i e		
Data	Okres na jaki zawieszono	Przyczyna	Data	Przyczyna	U w a g i

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Lotnictwo Cywilne

Wzór Nr. 2 do § 15 rozp. Min.
Komun. z dn. 26 listopada 1928 r.
(poz. 6).

K S I A Ż K A E W I D E N C Y J N A
lotniczego personelu technicznego pomocniczego.

Nr. porządk.	Data zgłoszenia	Przedsiębiorstwo lub właściciel	Imię i nazwisko pracownika	Zawód	Funkcja	Data przyjęcia do pracy	Kwalifikacje	Data zwolnienia z pracy

7.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o trybie postępowania administracyjnego w przedmiocie umieszczania przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomości własności publicznej i prywatnej.

Na podstawie art. 25 ust. 2 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294), zarządza się co następuje:

§ 1. Wnioski o zatwierdzenie projektów umieszczenia przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomości własności publicznej lub prywatnej należy wносить do Ministerstwa Komunikacji w 6 egzemplarzach.

§ 2. W projektach powinny być wskazane:

- władza państwowa lub przedsiębiorstwo lotnicze, przedstawiające projekt;
- rodzaj przyrządów i znaków oraz ich wymiary;
- określenie nieruchomości, na której jest projektowane umieszczenie przyrządów i znaków;
- imię i nazwisko (nazwa) oraz adres właściciela względnie posiadacza nieruchomości, na której mają być umieszczone przyrządy i znaki.

§ 3. Jeśli Minister Komunikacji uzna projekt za konieczny dla żeglugi powietrznej i nadający się do wykonania, przesyła go właściwemu wojewodzie do przeprowadzenia dochodzeń na miejscu.

§ 4. Po otrzymaniu wniosku Ministerstwa Komunikacji wojewoda zarządzi postępowanie wyjaśniające w drodze ustnej rozprawy na miejscu przez urzędnika delegowanego przez właściwą władzę powiatową administracji ogólnej.

§ 5. Do ustnej rozprawy winni być wezwani wnioskodawca projektu, właściciel względnie posiadacz nieruchomości, na której mają być umieszczone przyrządy lub znaki, reprezentanci gminy i rzeczoznawcy o ile zachodzi potrzeba zawezwania tych ostatnich.

§ 6. Rozprawa ustna winna ustalić następujące okoliczności faktyczne:

- czy projektowane urządzenia sygnalizacyjne mogą być zainstalowane na danej nieruchomości z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa budowlanego,
- czy umieszczenie tych urządzeń w żądanym miejscu jest dopuszczalne ze względów bezpieczeństwa i porządku publicznego,
- czy nie zachodzą inne przeszkody (np. wygląd estetyczny miasta), które przemawiają przeciwko zainstalowaniu tych przyrządów i znaków.

§ 7. O ileby przy rozprawie ustnej okazało się że byłoby bardziej celowe wybrać inną nieruchomość, niż wskazaną we wniosku, do rozprawy należy wezwać właściciela względnie posiadacza tego drugiego obiektu oraz osoby przewidziane w § 5.

§ 8. Po otrzymaniu wyników rozprawy, Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych powoła decyzyjnie w kierunku zatwierdzenia projektu.

§ 9. Decyzja zatwierdzająca projekt stanowi tytuł egzekucyjny i w razie potrzeby przymusowego wykonania projektu może być przedstawiona przez wnioskodawcę powiatowej władzy administracji ogólnej, która w charakterze władzy egzekucyjnej postąpi wówczas w myśl przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 342).

§ 10. Szkody wymienione w art. 25 p. 3 rozp. o prawie lotniczym mogą być dochodzone w drodze sądowej.

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*