

2. W wypadkach uzasadnionych interesem gospodarczym przeznaczone do obrotu zagranicznego towary tego samego rodzaju, a produkowane przez różnych producentów, powinny być oznaczane takim samym znakiem towarowym.

§ 4. 1. Znaki towarowe dla towarów przeznaczonych do obrotu zagranicznego powinny być estetyczne, możliwie dostosowane wielkością i kompozycją do właściwości towarów opatrywanych tymi znakami, charakterystyczne i łatwe do rozpoznania oraz w miarę możliwości uwzględniać upodobania istniejące w krajach, do których są eksportowane towary.

2. Znaki towarowe nie powinny zawierać:

- 1) wyrazów trudnych do wymówienia w językach używanych w krajach, do których są eksportowane towary, a w szczególności wyrazów złożonych z głosek właściwych dla języka polskiego, jak sz, cz, ś, ć itp.;
- 2) wyrazów, rysunków, kolorów, które w krajach, do któ-

rych są eksportowane towary, stanowiłyby naśladownictwo symboli kultu religijnego lub które w tych krajach mogłyby być uważane za nieprzyzwoite albo mogłyby obrażać uczucia narodowe.

§ 5. Rozbieżności w zakresie spraw objętych zarządzeniem rozstrzyga Minister Handlu Zagranicznego w porozumieniu z właściwym ministrem lub kierownikiem urzędu centralnego.

§ 6. Traci moc zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 17 listopada 1951 r. w sprawie rejestracji znaków towarowych dla towarów przeznaczonych na eksport (Monitor Polski Nr A-100, poz. 1471).

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Handlu Zagranicznego: *W. Trąmpczyński*

210

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 24 czerwca 1964 r.

w sprawie badania wypadków statków powietrznych.

Na podstawie art. 50 ust. 2 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego zarządzenia stosuje się do wypadków:

- 1) polskich cywilnych statków powietrznych na obszarze Polski i obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa;
- 2) obcych statków powietrznych na obszarze Polski, chyba że umowy międzynarodowe obowiązujące Polskę przewidują odmienne zasady badania tych wypadków.

§ 2. 1. Wypadkiem lotniczym jest wydarzenie, które powstało w związku z używaniem statku powietrznego w czasie od chwili, gdy choćby jedna osoba weszła na jego pokład z zamiarem odbycia lotu, do chwili opuszczenia przez ostatnią osobę pokładu statku, i które spowodowało śmierć albo ciężkie uszkodzenie ciała człowieka, albo zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego.

2. Nie jest wypadkiem lotniczym wypadek śmierci albo uszkodzenie ciała człowieka na pokładzie statku powietrznego, które zostały spowodowane procesami patologicznymi toczącymi się przed wypadkiem w organizmie poszkodowanego.

3. Poważnym uszkodzeniem statku powietrznego jest uszkodzenie, które nie może być usunięte w drodze naprawy bieżącej albo przez wymianę uszkodzonego elementu lub zespołu statku powietrznego bez potrzeby przeprowadzenia próbnego lotu doświadczalnego wymaganego dla stwierdzenia ważności świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin).

§ 3. Badania wypadków lotniczych przeprowadza się w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz przedsięwzięcia — na podstawie wyników badania — odpowiednich środków dla zapobieżenia podobnym wypadkom w przyszłości.

§ 4. W razie wypadku lotniczego należy:

- 1) zorganizować pomoc dla osób, które wskutek wypadku lotniczego doznały uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia albo są narażone na niebezpieczeństwo;
- 2) zabezpieczyć statek powietrzny, jego części, ładunek, dokumenty statku i dokumenty członków załogi oraz pasażerów, miejsce wypadku, ślady, zanotować nazwiska, imiona i adresy uczestników i świadków wypadku, spowodować niezwłoczne zbadanie, w trybie unormowanymi obowiązującymi przepisami, uczestników wypadku, co do których zachodzi podejrzenie, że przyczynili się do wypadku, na zawartość alkoholu w organizmie, a ponadto — w miarę potrzeby i możliwości — zbadanie przez lekarza, czy członkowie załogi statku powietrznego znajdowali się w stanie wskazującym na użycie także innego środka powodującego osłabienie wymaganej od nich w czasie pełnienia czynności lotniczych sprawności fizycznej i psychicznej;
- 3) zawiadomić o wypadku najbliższy organ Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, zwanego dalej KCS, oraz organy Milicji Obywatelskiej, zwanej dalej MO, i organy prokuratury;
- 4) zawiadomić również najbliższy kapitanat portu i organy Wojsk Obrony Pogranicza, jeżeli wypadek zdarzył się na polskim brzegu morskim lub w jego pobliżu;
- 5) przeprowadzić badania.

§ 5. 1. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się na lotnisku cywilnym, obowiązki wymienione w § 4 pkt 1—4 ciążyą na osobie odpowiedzialnej za kierowanie ruchem lotniczym na tym lotnisku, a w razie jej nieobecności — na użytkowniku lotniska.

2. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się poza lotniskiem, obowiązki wymienione w § 4 pkt 1—4 ciążyą na dowódcy statku powietrznego, a w razie niemożności wykonania przez niego tych obowiązków — na pozostałych członkach załogi. Jeżeli żaden z członków załogi nie jest w stanie wykonać tych obowiązków, do wykonania ich obowiązany jest najbliższy organ MO lub administracji państwowej.

3. Jeżeli wypadek zdarzył się na polskim brzegu morskim lub w jego pobliżu, obowiązki wymienione w § 4 pkt 1—4 ciążyą ponadto na najbliższym kapitanacie portu.

4. Jeżeli wypadek zdarzył się na morzu, kapitan polskiego statku (dowódca polskiego okrętu), który dowiedział się o wypadku lub który prowadzi akcję ratowniczą, obowiązany jest:

- 1) zawiadomić o wypadku najbliższy polski kapitanat portu, a jeżeli wypadek zdarzył się poza Morzem Bałtyckim — najbliższą polską placówkę konsularną, które z kolei zawiadamiają Ministerstwo Komunikacji;
- 2) udzielić pomocy rozbitkom, zabezpieczyć statek powietrzny i jego pływające części oraz ładunek, jeżeli jest to możliwe bez narażenia na niebezpieczeństwo statku (okrętu), jego załogi i pasażerów.

§ 6. Pomoc określona w § 4 pkt 1 powinna być udzielona w taki sposób, aby bez uszczerbku dla poszkodowanych zachowany został stan pierwotny, w jakim znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki bezpośrednio po wypadku, oraz aby nie zostały zatarte (zniszczone) pozostawione ślady.

§ 7. Zabezpieczenie statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, i jego szczątków polega w szczególności na niedopuszczeniu do poruszania lub dotykania przez osoby niepowołane statku powietrznego lub jego części albo przedmiotów znajdujących się na statku lub pochodzących z niego.

§ 8. 1. Zawiadomienia o wypadku lotniczym (§ 4 pkt 3 i 4) należy dokonać jak najszybciej za pomocą każdego dostępnego środka łączności.

2. Organ KCSP, który otrzymał zawiadomienie o wypadku, zawiadamia o nim Ministerstwo Komunikacji i właściciela (użytkownika) statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu.

§ 9. 1. Organy administracji państwowej zobowiązane są udzielić organom badającym wypadek lotniczy jak najdalej idącej pomocy, a cywilne jednostki lotnicze, niezależnie od tego, do kogo należy statek powietrzny, który uległ wypadkowi, zapewnić środki łączności, transportu, pomocy technicznej i sanitarnej oraz pomieszczenia do pracy dla badających wypadek lotniczy.

2. Organy MO właściwe dla miejsca wypadku obowiązane są do ochrony statku powietrznego, który uległ wypadkowi, i jego szczątków oraz miejsca wypadku do czasu niezbędnego dla przejęcia statku lub jego szczątków albo zorganizowania ochrony przez właściciela (użytkownika) statku. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się na terenie pozostającym pod ochroną organów wojska, straży ochrony kolei lub straży przemysłowej, obowiązek ochrony ciąży na tych organach.

Rozdział 2.

Organizacja badania wypadków lotniczych.

§ 10. 1. Organami właściwymi do przeprowadzania badań wypadków lotniczych są:

- 1) Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych (GKBWL) w zakresie wypadków:
 - a) które spowodowały śmierć człowieka,
 - b) obcych statków powietrznych (§ 1 pkt 2),
 - c) statków powietrznych służących do przewozu lotniczego (komunikacyjnych),
 - d) zderzeń statków powietrznych podczas lotu;
- 2) okręgowe komisje badania wypadków lotniczych (OKBWL) w zakresie wypadków, które spowodowały:
 - a) ciężkie uszkodzenie ciała człowieka,
 - b) zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego,
 - c) lądowanie skoczka ze spadochronem zapasowym w celu ratowania się.

2. Przewodniczący GKBWL może zlecić właściwej miejscowo OKBWL przeprowadzenie badań na miejscu wypadku w sprawach należących do właściwości GKBWL.

§ 11. 1. Badanie wypadków lotniczych innych niż określone w § 10 ust. 1 należy do właściciela (użytkownika) statku powietrznego; w szczególności należy do niego badanie wypadku lotniczego, który spowodował:

- 1) ciężkie uszkodzenie ciała skoczka spadochronowego, a którego przyczyną nie był stan techniczny spadochronu, wybrany do skoku teren lub przekroczenie przepisów lotniczych;
- 2) poważne uszkodzenie spadochronu, powstałe w wyniku lądowania lub na skutek wyłącznie dynamicznego działania powietrza w czasie otwierania się spadochronu.

2. Minister Komunikacji lub organ przez niego upoważniony może z urzędu lub na wniosek rzeczoznawcy KCSP przekazać GKBWL lub OKBWL badanie wypadku lotniczego określonego w ust. 1.

§ 12. 1. W skład GKBWL wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego, sekretarz, siedmiu członków oraz ich zastępcy powoływani przez Ministra Komunikacji.

2. Wśród członków GKBWL powinni być:

- 1) znawca prawa lotniczego;
- 2) znawca wyszkolenia lotniczego;
- 3) inżynier — konstruktor lotniczy;
- 4) znawca ruchu lotniczego;
- 5) znawca eksploatacji lotniczej;
- 6) lekarz specjalista z zakresu medycyny lotniczej;
- 7) przedstawiciel lotnictwa wojskowego.

3. Przewodniczący GKBWL może w miarę potrzeby powołać do udziału w badaniach wypadku lotniczego:

- 1) rzeczoznawców z listy zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji;
- 2) inne osoby w celu złożenia wyjaśnień w sprawie wypadku lotniczego;

4. GKBWL działa przy Ministrze Komunikacji.

§ 13. 1. W skład OKBWL wchodzi:

- 1) przewodniczący — rzeczoznawca okręgu KCSP, powołany przez Ministra Komunikacji;
- 2) członkowie, a mianowicie:
 - a) znawca wyszkolenia lotniczego,
 - b) znawca spraw technicznych lotnictwa,
 - c) znawca ruchu lotniczego,
 powoływani każdorazowo przez przewodniczącego OKBWL z listy specjalistów lotniczych, zatwierdzonej dla danego okręgu KCSP przez Ministra Komunikacji.

2. Przewodniczący OKBWL może, w miarę potrzeby, powołać do udziału w badaniach wypadku lotniczego:

- 1) rzeczoznawców;
 - 2) inne osoby w celu złożenia wyjaśnień w sprawie wypadku lotniczego.
3. OKBWL mają siedziby w okręgach KCSP.

§ 14. Badanie wypadków lotniczych określonych w § 11 ust. 1 przeprowadza komisja powołana przez właściciela (użytkownika) statku powietrznego spośród specjalistów lotniczych.

§ 15. Przedstawiciel właściciela (użytkownika) statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, może być obecny przy badaniach prowadzonych przez GKBWL lub OKBWL.

§ 16. Osoba, która uczestniczyła w jakimkolwiek charakterze w wypadku lotniczym, nie może brać udziału w badaniu tego wypadku.

Rozdział 3.

Postępowanie przy badaniu wypadków lotniczych.

§ 17. 1. Przewodniczący OKBWL, po otrzymaniu wiadomości o wypadku lotniczym i po stwierdzeniu zawiadomienia o nim Ministerstwa Komunikacji, a jeżeli chodzi o wypadki, które zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1 bada GKBWL — również przewodniczącego GKBWL lub jego zastępcy, wyznacza zespół OKBWL, który przystępuje do pracy na miejscu wypadku lotniczego.

2. W sprawach wypadków lotniczych, których badanie należy do GKBWL, do czasu przybycia jej na miejsce wypadku czynności OKBWL ograniczają się do zabezpieczenia dowodów rzeczowych, śladów wypadku oraz zebrania imion, nazwisk i adresów świadków wypadku, chyba że przewodniczący GKBWL zleci OKBWL przeprowadzenie badań na miejscu wypadku (§ 10 ust. 2).

§ 18. Jeżeli okoliczności wskazują, że wypadek lotniczy mógł się zdarzyć na skutek naruszenia przez osobę posiadającą uprawnienia lotnicze (licencję) przepisów lotniczych lub że dalsze wykonywanie czynności lotniczych przez tę osobę może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego, przewodniczący komisji badającej wypadek powinien zatrzymać dokumenty stwierdzające uprawnienia lotnicze (licencję) tej osoby i przekazać je Ministerstwu Komunikacji. Decyzje w sprawie zwrotu licencji lub jej odebrania, zawieszenia lub ograniczenia wynikających z niej uprawnień podejmuje organ powołany do wydawania licencji w zależności od wyniku przeprowadzonych badań wypadku lotniczego.

§ 19. 1. Przewodniczący OKBWL obowiązany jest zgłosić przystąpienie do badań (§ 17) właściwemu miejscowo organowi prokuratury lub MO.

2. Jeżeli w czasie badania wypadku lotniczego wyłoni się podejrzenie, że wypadek został spowodowany czynem przestępnym, przewodniczący komisji badającej wypadek powinien zawiadomić o tym właściwy miejscowo organ prokuratury lub MO.

3. Jeżeli w związku z wypadkiem lotniczym wszczęto dochodzenie lub śledztwo, GKBWL lub OKBWL są obowiązane do udzielania pomocy organowi prowadzącemu karne postępowanie przygotowawcze, zabezpieczenia do jego dyspozycji śladów i dowodów oraz przedstawienia temu organowi wyników swych badań.

4. Usunięcie lub zmiana położenia statku powietrznego, jego części lub przedmiotów znajdujących się na nim lub pochodzących z niego bez zezwolenia przewodniczącego komisji badającej wypadek lotniczy, a jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo — bez zezwolenia organu prowadzącego karne postępowanie przygotowawcze, mogą być dokonane tylko w razie konieczności:

- 1) ratowania poszkodowanych lub mienia,
- 2) zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony statku powietrznego.

§ 20. 1. Minister Komunikacji oraz GKBWL mogą w każdym stadium prowadzenia przez OKBWL badań delegować swych przedstawicieli do wzięcia udziału w tych badaniach, GKBWL zaś może przejąć prowadzenie badań od OKBWL. Przejęcie badań zarządza Minister Komunikacji lub przewodniczący GKBWL.

2. Jeżeli w badaniach prowadzonych przez OKBWL bierze udział przedstawiciel GKBWL, może on być przewodniczącym OKBWL, jeżeli tak zarządzi przewodniczący GKBWL.

§ 21. 1. OKBWL przeprowadza badanie wypadku lotniczego przy udziale co najmniej przewodniczącego i dwóch członków komisji.

2. OKBWL podejmuje wnioski większością głosów. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

§ 22. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lotniczemu, bądź jego części i ładunek mogą być wydane właścicielowi (użytkownikowi) przed zakończeniem badań tylko za zgodą przewodniczącego komisji badającej wypadek lotniczy. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, odpowiednie zarządzenia w tej sprawie wydaje organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze.

§ 23. 1. Z przeprowadzonych badań OKBWL sporządza protokół badania wypadku lotniczego, do którego załącza odpowiednie dokumenty.

2. OKBWL przesyła w ciągu 7 dni od chwili zakończenia badań protokół badania wypadku lotniczego wraz z załącznikami do Ministerstwa Komunikacji, a odpis protokołu z odpisami załączników do Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych oraz do właściciela (użytkownika) statku powietrznego, który może w terminie 7 dni od otrzymania tego protokołu zgłosić uwagi Ministerstwu Komunikacji.

3. Minister Komunikacji może:

- 1) uznać wyniki badań OKBWL za wystarczające;
- 2) przekazać sprawę OKBWL do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie;
- 3) przekazać sprawę do zbadania GKBWL.

§ 24. 1. W sprawach wypadków lotniczych, których badanie należy do GKBWL, natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku, a w sprawach przejętych przez GKBWL do dalszego badania (§ 20 ust. 1) po zarządzeniu przejęcia badań od OKBWL — przewodniczący GKBWL wyznacza zespół w składzie: przewodniczący i co najmniej trzech członków zespołu. Zespół ten przystępuje niezwłocznie do badań na miejscu wypadku lotniczego.

2. Do podjęcia wniosków w sprawie zbadanego wypadku lotniczego konieczna jest obecność przewodniczącego lub jego zastępcy, sekretarza i co najmniej czterech członków GKBWL, w tym zespołu badającego wypadek lotniczy (ust. 1). GKBWL podejmuje wnioski większością głosów obecnych na posiedzeniu członków. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

§ 25. 1. Z przeprowadzonych we własnym zakresie badań GKBWL sporządza protokół (§ 23 ust. 1). Przepis § 23 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

2. Minister Komunikacji może:

- 1) uznać wyniki badań GKBWL za wystarczające;
- 2) przekazać sprawę GKBWL do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.

§ 26. 1. Protokół badania wypadku lotniczego przez komisję, określoną w § 14, wraz z załącznikami właściciel (użytkownik) statku powietrznego przesyła w dwóch egzemplarzach do rzeczoznawcy właściwego miejscowo okręgu KCSP.

2. Przewodniczący OKBWL po otrzymaniu protokołu wypadku lotniczego może:

- 1) uznać wyniki badań komisji za wystarczające;
- 2) przekazać sprawę właścicielowi (użytkownikowi) statku powietrznego do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie;
- 3) przekazać sprawę do zbadania OKBWL.

3. Jeden egzemplarz protokołu badania wypadku lotniczego z załącznikami przewodniczący OKBWL przesyła ze swymi uwagami i wnioskami do Ministerstwa Komunikacji.

§ 27. Minister Komunikacji na podstawie wyników badań przeprowadzonych przez GKBWL i OKBWL oraz przez właściciela (użytkownika) statku powietrznego wydaje decyzje, zarządzenia i zalecenia powypadkowe.

Rozdział 4.

Przepisy szczególne.

§ 28. 1. W razie zderzenia się cywilnego statku powietrznego z wojskowym statkiem powietrznym o wypadku należy zawiadomić niezwłocznie również właściwe organy wojskowe. Badanie takiego wypadku przeprowadza komisja wojskowa według przepisów wojskowych dotyczących badania wypadków statków powietrznych. Minister Komunikacji może wyznaczyć przedstawicieli do udziału w tych badaniach.

2. Jeżeli wypadek cywilnego statku powietrznego zdarzył się na terenie wojskowym lub wspólnym (cywilno-wojskowym) albo jeżeli w wyniku wypadku poniósł śmierć lub doznał uszkodzenia ciała żołnierz nie będący pasażerem w przewozie lotniczym lub też na skutek wypadku zostało uszkodzone lub zniszczone mienie wojskowe, badanie należy przeprowadzić przy udziale przedstawicieli organów wojskowych.

3. Jeżeli wypadkowi uległ wojskowy statek powietrzny pilotowany przez osobę cywilną, Minister Komunikacji może wyznaczyć swojego przedstawiciela do komisji wojskowej badającej wypadek.

§ 29. 1. O wypadku obcego statku powietrznego Ministerstwo Komunikacji zawiadamia niezwłocznie i bezpośrednio władze lotnicze państwa, którego znaki przynależności państwowej statek nosi (państwa przynależności statku), a jeżeli przewiduje to odpowiednia umowa międzynarodowa — również konsula tego państwa.

2. W zawiadomieniu powinny być w miarę możliwości podane:

- 1) data i godzina wypadku;
- 2) typ, przynależność państwowa i znaki rejestracyjne statku powietrznego;

- 3) nazwiska oraz imiona dowódcy statku powietrznego i załogi;
- 4) położenie statku w stosunku do geograficznego punktu orientacyjnego, łatwego do ułatwienia (współrzędne geograficzne);
- 5) nazwisko (nazwa) właściciela (użytkownika) statku powietrznego;
- 6) miejsce ostatniego startu i miejsce przewidywanego lądowania statku;
- 7) liczbę zabitych i ciężko rannych;
- 8) krótki opis wypadku;
- 9) inne dane, mogące interesować władze lotnicze obcego państwa.

§ 30. 1. Jeżeli państwo przynależności statku powietrznego zgłosi życzenie wzięcia udziału w badaniach wypadku statku, wyznaczeni przez to państwo obserwatorzy mogą być z głosem doradczym obecni przy prowadzeniu badań wypadku za zezwoleniem Ministra Komunikacji, wydanym w uzgodnieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych. Zezwolenie nie jest wymagane, jeżeli umowa międzynarodowa obowiązująca Polskę przewiduje inny tryb dopuszczenia tych obserwatorów obcego państwa do udziału w badaniach wypadku statku powietrznego.

2. Jeżeli do przeprowadzenia badań wypadku obcego statku powietrznego okażą się potrzebne informacje państwa przynależności tego statku lub innego obcego państwa trzeciego, Ministerstwo Komunikacji może, po uzgodnieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, zwrócić się o nie do właściwych organów danego państwa. Jeżeli wystąpienie o udzielenie informacji będzie skierowane do państwa trzeciego, unoważniony przedstawiciel i doradcy techniczni tego państwa będą mogli być obecni przy badaniach w zakresie dotyczącym udzielonych informacji.

3. Z wyników badań wypadku obcego statku powietrznego sporządza się sprawozdanie. Odpis sprawozdania przesyła się na żądanie państwu przynależności obcego statku powietrznego, który uległ wypadkowi. Państwu trzeciemu może być dostarczone sprawozdanie dotyczące tych zagadnień, które go dotyczą.

§ 31. 1. Badanie wypadków lotniczych polskich statków powietrznych na terytorium obcego państwa odbywa się zgodnie z zasadami ustalonymi umowami międzynarodowymi, przy czym w miarę możliwości należy stosować przepisy niniejszego zarządzenia.

2. Jeżeli wypadek lotniczy polskiego statku powietrznego zdarzył się na terytorium obcego państwa nie należącego do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212), lub nie będącego stroną porozumienia w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej ani nie związanego z Polską dwustronną umową lotniczą, udział w badaniach wypadku lotniczego odbywa się zgodnie z wytycznymi ustalonymi przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

Rozdział 5.

Należności za udział w badaniach wypadków lotniczych.

§ 32. 1. Przy podróży służbowych w związku z badaniami wypadków lotniczych przewodniczący, sekretarz, członkowie GKBWL i OKBWL oraz rzeczoznawcy biorący udział w badaniach prowadzonych przez te komisje otrzymują diety oraz zwrot kosztów przejazdu i noclegu według

obowiązujących przepisów; należności te przysługują także innym osobom zaproszonym przez przewodniczącego komisji w celu złożenia przez nie wyjaśnień w sprawie wypadku.

2. Za udział w posiedzeniach GKBWL i OKBWL w godzinach pozasłużbowych przewodniczący, zastępca przewodniczącego, sekretarz, członkowie komisji oraz rzeczoznawcy otrzymują wynagrodzenie określone przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Przewodniczącym Komitetu Pracy i Płac. Wynagrodzenie to, niezależnie od należności określonych w ust. 1, przysługuje również za posiedzenia odbywane w czasie podróży służbowych w związku z badaniem wypadku lotniczego.

3. Wydatki z tytułu należności określonych w ust. 1 i 2 pokrywa Ministerstwo Komunikacji.

Rozdział 6.

Przepisy końcowe.

§ 33. Regulamin pracy GKBWL i OKBWL, zasady techniki przeprowadzania badań wypadków lotniczych oraz wzory formularzy używanych przy badaniu wypadków lotniczych ustali Minister Komunikacji.

§ 34. 1. Badanie okoliczności i przyczyn wydarzeń, które powstały w związku z eksploatacją statków powietrznych, a które w rozumieniu § 2 nie są wypadkami lotniczymi, przeprowadza właściciel (użytkownik) statku powietrznego i na podstawie wyników badania podejmuje odpowiednie zarządzenia; o przystąpieniu do badania należy zawiadomić właściwy miejscowo okręg KCSP. W tych przypadkach stosuje się odpowiednio przepisy § 4 pkt 1 i 2, § 14, § 18, § 19 ust. 2 i 4 i § 26 ust. 1.

2. Minister Komunikacji może zlecić GKBWL lub OKBWL zbadanie wydarzenia określonego w ust. 1 i wydanie opinii o jego przyczynach; w czasie dochodzenia lub śledztwa czynności te GKBWL i OKBWL obowiązane są wykonać również na żądanie prokuratora.

§ 35. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 maja 1959 r. w sprawie postępowania w razie wypadków lotniczych (Monitor Polski Nr 56, poz. 273).

§ 36. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 września 1964 r.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

211

ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO KOMITETU NAUKI I TECHNIKI

z dnia 25 czerwca 1964 r.

w sprawie jednostek wiodących w planowaniu i realizacji prac naukowo-badawczych.

W celu zapewnienia kompleksowego planowania i realizacji prac naukowo-badawczych — na podstawie § 1 ust. 3 pkt 4 i 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1963 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Komitetu Nauki i Techniki oraz zasad współdziałania z Komisją Planowania przy Radzie Ministrów, Polską Akademią Nauk i ministrami (kierownikami urzędów centralnych) (Dz. U. Nr 28, poz. 171) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Dla każdego problemu naukowo-badawczego, objętego planem rozwoju nauki i techniki, jeżeli w jego realizacji bierze udział więcej niż jedna placówka, wyznacza się jednostkę wiodącą. Wyjątki od tej zasady określone są w § 7 ust. 4.

2. W odniesieniu do problemów kompleksowych lub problemów, w których realizacji bierze udział duża liczba jednostek współpracujących, można wyznaczyć dla koordynacji wyodrębnionych części problemów kompleksowych lub poszczególnych tematów jednostki wiodące II stopnia.

3. Działalność jednostek wiodących II stopnia jest koordynowana przez jednostki, o których mowa w ust. 1.

§ 2. 1. Jednostkę wiodącą wyznacza się spośród współpracujących w realizacji problemu naukowo-badawczego placówek naukowych Polskiej Akademii Nauk, instytutów naukowo-badawczych, centralnych laboratoriów, centralnych biur konstrukcyjnych, biur projektowych oraz placówek naukowych szkół wyższych. Przy wyznaczaniu jednostki wiodącej należy brać pod uwagę udział w realizacji problemu, profil i zakres działania, potencjał badawczy i autorytet naukowy typowanej jednostki.

2. W uzasadnionych wypadkach jednostką wiodącą może być wyznaczone przedsiębiorstwo, jeżeli posiada ono odpowiedni potencjał badawczy, jak również jeżeli rozwiązanie problemu sprowadza się w dużej mierze do sprawdzenia w skali technicznej rezultatów badań i założeń.

§ 3. 1. Jednostki wiodące wyznaczają:

- 1) dla problemów przewidzianych do wprowadzenia do 5-letniego planu rozwoju gospodarki narodowej lub narodowego planu gospodarczego na poszczególne lata, w części dotyczącej rozwoju nauki i techniki — Przewodniczący Komitetu Nauki i Techniki,
- 2) dla problemów w zakresie prac podstawowych, teoretycznych i doświadczalnych w dziedzinie nauk matematyczno-przyrodniczych i społecznych, przewidzianych do wprowadzenia do 5-letniego planu rozwoju gospodarki narodowej lub narodowego planu gospodarczego na poszczególne lata, w części dotyczącej rozwoju nauki i techniki (wzór N instrukcji do opracowania projektu 5-letniego planu rozwoju gospodarki narodowej i analogicznej instrukcji do opracowania projektu narodowego planu gospodarczego) — Sekretarz Naukowy Polskiej Akademii Nauk w porozumieniu z ministrem nadzorującym działalność tych jednostek oraz w uzgodnieniu z Przewodniczącym Komitetu Nauki i Techniki,
- 3) dla pozostałych problemów — właściwi ministrowie.

2. Jeżeli w realizacji problemu określonego w ust. 1 pkt 3 biorą udział jednostki podległe różnym ministrom, wyznaczenie jednostki wiodącej następuje w drodze wzajemnego uzgodnienia.