

273

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 25 maja 1959 r.

w sprawie postępowania w razie wypadków lotniczych.

Na podstawie art. 8 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437, z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282) zarządza się, co następuje:

I. Zasady ogólne.

§ 1. Zarządzenie określa postępowanie w razie wypadków lotniczych cywilnych statków powietrznych na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej niezależnie od ich przynależności państwowej oraz w razie wypadków polskich cywilnych statków powietrznych na morzu pełnym, jak również w przestrzeni powietrznej nad tym obszarem.

§ 2. 1. W rozumieniu zarządzenia:

- 1) za wypadek lotniczy uważa się wydarzenie, w którego wyniku w związku z użyciem statku powietrznego w czasie od chwili uruchomienia statku lub jego urządzeń napędowych w celu wykonania lotu do chwili zatrzymania się statku powietrznego i jego urządzeń napędowych nastąpiła katastrofa, awaria, uszkodzenie lub przymusowe lądowanie statku powietrznego,
- 2) za katastrofę uważa się wypadek, w którego następstwie statek powietrzny został zniszczony lub poważnie uszkodzony, a niektórzy lub wszyscy członkowie załogi albo inne osoby poniosły śmierć lub zmarły wskutek odniesionych obrażeń,
- 3) za awarię uważa się wypadek, w którego następstwie statek powietrzny został zniszczony i podlega kasacji albo został uszkodzony i wymaga naprawy głównej lub średniej,
- 4) za uszkodzenie uważa się wypadek, w którego następstwie statek powietrzny wymaga naprawy bieżącej,
- 5) za przymusowe lądowanie mające charakter wypadku lotniczego uważa się:
 - a) przymusowe lądowanie z przyczyn technicznych, niezależnie od miejsca lądowania,
 - b) przymusowe lądowanie poza lotniskiem z innych przyczyn niż wymieniona pod lit. a), jeżeli statek powietrzny nie jest dostosowany do lądowania w przygodnym terenie.

2. Uszkodzenie ciała członków załogi statku powietrznego lub innych osób podczas wypadków określonych w ust. 1 pkt 3, 4 i 5 nie zmienia kwalifikacji tych wypadków.

3. Do wypadków lotniczych zalicza się również wypadki związane z wykonywaniem skoków spadochronowych ze statków powietrznych.

4. Kwalifikację wypadków spadochronowych ustala się, jak następuje:

- 1) katastrofa — gdy nastąpiła śmierć skoczka spadochronowego w wyniku nieotwarcia się lub nienormalnego otwarcia się spadochronu albo gdy śmierć skoczka nastąpiła w czasie od rozpoczęcia skoku do jego zakończenia lub w następstwie skoku,
- 2) uszkodzenie — gdy podczas skoku lub lądowania nastąpiło uszkodzenie ciała skoczka lub uszkodzenie spadochronu

3) lądowanie ze spadochronem zapasowym — gdy skoczek lądował wyłącznie ze spadochronem zapasowym.

5. Do wypadków lotniczych mogą być również zaliczane uszkodzenia startowe, którymi są uszkodzenia statku powietrznego powstałe podczas podstawowego szkolenia lotniczego, wymagające naprawy bieżącej statku.

6. Wypadki śmierci lub uszkodzenia ciała spowodowane przez statek powietrzny, który nie uległ wypadkowi, lub przez jego urządzenie, podlegają również badaniom w trybie niniejszego zarządzenia.

§ 3. Organy właściwe do przeprowadzania badań mogą poddawać badaniom wypadki lub wydarzenia związane z użyciem statków powietrznych, a nie będące wypadkami lotniczymi w rozumieniu § 2, jeżeli uznają, że dany wypadek (wydarzenie) może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego lub jest wynikiem naruszenia przepisów lotniczych.

§ 4. W razie wypadku lotniczego należy:

- 1) zorganizować pomoc i ratunek dla osób, które wskutek wypadku doznały obrażenia ciała lub zostały narażone na niebezpieczeństwo,
- 2) zabezpieczyć statek powietrzny, jego części, ładunek, dokumenty statku i dokumenty członków załogi, miejsca wypadku, ślady, zanotować nazwiska, imiona i adresy świadków wypadku oraz w miarę możliwości spowodować natychmiastowe zbadanie przez lekarza osób, co do których zachodzi podejrzenie, że ponoszą winę za wypadek, czy w chwili pełnienia swych czynności nie znajdowały się pod wpływem alkoholu,
- 3) zawiadomić o wypadku najbliższe organy Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, zwane dalej w skrócie KCSP, oraz organy Milicji Obywatelskiej, a w razie potrzeby również właściwe organy administracji państwowej,
- 4) przeprowadzić badania w celu wykrycia przyczyn i winnych wypadku.

§ 5. 1. Jeżeli wypadek zdarzył się na lotnisku cywilnym, obowiązki wymienione w § 4 pkt 1, 2 i 3 ciążyą na zarządcy lotniska.

2. Jeżeli wypadek zdarzył się poza lotniskiem, obowiązki wymienione w § 4 pkt 1, 2 i 3 ciążyą na dowódcy statku powietrznego, a w razie niemożności wykonania przez niego tych obowiązków — na pozostałych członkach załogi.

3. Jeżeli wypadek zdarzył się poza lotniskiem, a żaden z członków załogi nie jest w stanie wykonać ciążących na nim obowiązków, do wykonania obowiązków wymienionych w § 4 pkt 1, 2 i 3 powołane są miejscowe organy Milicji Obywatelskiej oraz właściwe organy administracji państwowej.

§ 6. 1. Każdy obywatel obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o wypadku organy Milicji Obywatelskiej lub organy administracji państwowej oraz udzielić pomocy ofiarom wypadku lotniczego.

2. Z chwilą przybycia na miejsce wypadku przedstawicieli właściwych organów pomoc, o której mowa w ust. 1, ze strony osób postronnych powinna być przez te organy odpowiednio kierowana.

§ 7. Zawiadomienia o wypadku należy dokonać zależnie od możliwości w jak najkrótszej (najszybszej) drodze: przez radio, telefonicznie, telegraficznie, osobiście lub przez gońca.

§ 8. Jeżeli w wypadku nastąpiła śmierć człowieka lub zachodzi podejrzenie, że wypadek został spowodowany czynem przestępnym, należy niezwłocznie zawiadomić o tym właściwe organy prokuratury. Obowiązek zawiadamiania ciąży na organach i osobach wymienionych w § 5 oraz na komisji przeprowadzającej badania.

§ 9. 1. Organ KCSP, który otrzymał zawiadomienie o wypadku, zawiadamia o nim, z wyjątkiem wypadków uszkodzeń startowych (§ 2 ust. 5), natychmiast:

- 1) Ministerstwo Komunikacji (Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych), potwierdzając następnie zawiadomienie meldunkiem według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia,
- 2) użytkownika statku powietrznego, który uległ wypadkowi.

2. W razie przymusowego lądowania bez uszkodzenia statku powietrznego KCSP może w porozumieniu z zawiadowcą właściwego lotniska i z przełożonym dowódcy statku powietrznego wydać decyzję o starcie, nie zawiadamiając o przymusowym lądowaniu Ministerstwa Komunikacji (Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych).

§ 10. 1. Zabezpieczenie statku (§ 4 pkt 2) osiąga się w szczególności przez niedopuszczenie do statku — do czasu zakończenia pracy komisji badającej wypadek — osób niepowołanych oraz przez niedopuszczenie do poruszania lub dotykania bez uzasadnionej potrzeby statku powietrznego lub jakiegokolwiek jego części albo przedmiotów znajdujących się na statku, leżących koło niego itp.

2. Decyzje co do usunięcia, przesunięcia itp. zmian położenia uszkodzonego statku powietrznego, jego części lub przedmiotów znajdujących się na nim albo koło niego wydaje, w razie uzasadnionej potrzeby, komisja przeprowadzająca badanie danego wypadku lotniczego lub organ KCSP.

3. Czynności wymienione w ust. 2 mogą być dokonane przez inne organy lub osoby tylko w razie konieczności:

- 1) ratowania osób lub mienia,
- 2) zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony uszkodzonego statku.

II. Organizacja i tryb pracy organów przeprowadzających badanie wypadków lotniczych.

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

- 1) Terenowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (TKBWL) w sprawach:
 - a) awarii, uszkodzeń i przymusowego lądowania statków powietrznych (§ 2 ust. 1 pkt 3, 4 i 5),
 - b) uszkodzeń ciała skoczków spadochronowych lub uszkodzeń spadochronowych (§ 2 ust. 4 pkt 2),
 - c) lądowań ze spadochronem zapasowym skoczków spadochronowych (§ 2 ust. 4 pkt 3),
 - d) wypadków nie wymienionych pod lit. a), b), c) — w zakresie zabezpieczenia miejsca wypadku i wstępnych

przesłuchań, a także w zakresie zleconym przez Główną Komisję Badania Wypadków Lotniczych;

2) Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych (GKBWL) w sprawach:

- a) katastrof (§ 2 ust. 1 pkt 2) oraz awarii połączonych z ciężkim uszkodzeniem ciała członków załogi lub innych osób (§ 2 ust. 1 pkt 3),
- b) wypadków innych niż wymienione pod lit. a), gdy uzna za potrzebne przejęcie badań wszczętych przez TKBWL.

2. Komisje określone w ust. 1 działają przy Ministrze Komunikacji.

§ 12. 1. W skład TKBWL wchodzi:

- 1) przewodniczący — rzeczoznawca miejscowej właściwej okręgowej KCSP, wyznaczony przez Ministra Komunikacji,
- 2) dwaj członkowie, powoływani każdorazowo przez przewodniczącego TKBWL, a mianowicie:
 - a) zawiadowca najbliższego od miejsca wypadku lotniska,
 - b) przedstawiciel użytkownika statku powietrznego, który uległ wypadkowi.

2. Przewodniczący TKBWL powinien, w miarę możliwości, przy badaniu wypadku o dużym znaczeniu powołać dodatkowo do udziału w badaniach rzeczoznawcę lub rzeczoznawców (biegłych), którzy ze względu na rodzaj wypadku będą niezbędni, a także lekarza w razie wypadku z ludźmi.

3. TKBWL mają siedziby odpowiadające siedzibom okręgów KCSP.

§ 13. 1. W skład GKBWL wchodzi:

- 1) przewodniczący, sekretarz oraz sześciu członków i ich zastępcy powołani przez Ministra Komunikacji,
- 2) członkowie — przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, który uległ wypadkowi, powoływani przez przewodniczącego w razie potrzeby.

2. Wśród członków GKBWL powoływanych przez Ministra Komunikacji powinni być:

- 1) Główny Inspektor KCSP w Ministerstwie Komunikacji, który jest z urzędu zastępcą przewodniczącego GKBWL,
- 2) znawca spraw wyszkolenia lotniczego,
- 3) znawca spraw techniczno-lotniczych (przedstawiciel Instytutu Lotnictwa),
- 4) prawnik-specjalista w zakresie prawa lotniczego,
- 5) przedstawiciel lotnictwa wojskowego,
- 6) lekarz lotniczy.

3. W razie potrzeby przewodniczący GKBWL może powołać w skład komisji rzeczoznawców (biegłych) oraz zapraszać na posiedzenia inne osoby w celu złożenia przez nie wyjaśnień w sprawie wypadku.

4. GKBWL ma siedzibę w Ministerstwie Komunikacji.

§ 14. 1. Przy podróżach służbowych w związku z badaniami wypadków lotniczych przewodniczący, sekretarz, członkowie GKBWL i TKBWL oraz rzeczoznawcy (biegli) biorący udział w badaniach otrzymują od Ministerstwa Komunikacji diety oraz zwrot kosztów przejazdu i noclegu według obowiązujących przepisów. Zwrot kosztów przejazdu przysługuje także innym osobom zaproszonym przez przewodniczącego

GKBWL w celu złożenia przez nie wyjaśnień w sprawie wypadku.

2. Za udział w pracach komisji w godzinach pozasłużbowych przewodniczący, sekretarz, członkowie komisji oraz rzeczoznawcy otrzymują wynagrodzenie określone w odrębnym zarządzeniu Ministra Komunikacji, wydanym w porozumieniu z Ministrem Finansów, płatne z kredytów przewidzianych na ten cel w budżecie Ministerstwa Komunikacji. Wynagrodzenie to niezależnie od diet należy się również przy wyjazdach w teren, jeżeli badania będą się odbywały w godzinach pozasłużbowych.

III. Postępowanie przy badaniu wypadków lotniczych.

§ 15. 1. Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku lotniczym i zawiadomieniu Ministerstwa Komunikacji (Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych) oraz użytkownika statku powietrznego, który uległ wypadkowi (§ 9 ust. 1), organ KCSP zawiadamia o wypadku właściwą miejscowo TKBWL, która wykorzystując zabezpieczone w myśl § 4 dowody rzeczowe, ślady wypadku oraz zanotowane nazwiska, imiona i adresy świadków wypadku przystępuje do przesłuchania świadków oraz prowadzi dalsze badania wypadku, które powinna zakończyć w terminie 7 dni od zawiadomienia o wypadku.

2. Jeżeli okoliczności wskazują, że wypadek mógł się zdarzyć z winy osoby posiadającej uprawnienia lotnicze i że dalsze wykonywanie czynności lotniczych przez tę osobę może zagrozić bezpieczeństwu ruchu lotniczego, TKBWL powinna odebrać jej dokumenty stwierdzające uprawnienia i załączyć do akt badania wypadku. O odebraniu dokumentów należy niezwłocznie zawiadomić instytucję, która je wydała. Zwrot dokumentów lub zatrzymanie ich na stałe albo na czas określony uzależnione jest od wyników badań (§ 16).

3. Przy prowadzeniu badań należy posługiwać się formularzami, których wzory podane są w załącznikach nr 2 i 3 do zarządzenia.

4. TKBWL sporządza protokół przeprowadzonych badań, który przesyła GKBWL wraz z protokołami przesłuchania świadków i innymi aktami sprawy. Odpisy protokołów i akt sprawy TKBWL przesyła użytkownikowi statku powietrznego, który uległ wypadkowi, i Ministerstwu Komunikacji (Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych).

5. Protokół przeprowadzonego badania wypadku lotniczego powinien zawierać w szczególności:

- 1) imiona i nazwiska osób, które prowadziły badania,
- 2) przebieg wypadku,
- 3) przyczyny wypadku,
- 4) określenie winnych i odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku,
- 5) wnioski co do środków zapobiegawczych, jakie należało by zastosować, aby uniknąć powtórzenia się wypadku.

6. W razie niemożności stawienia się na posiedzenie TKBWL jednego lub obojgu członków przewodniczący TKBWL przystępuje jednoosobowo do przesłuchania świadków oraz przeprowadza dalsze badania. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio.

7. GKBWL może wziąć udział w badaniach prowadzonych przez TKBWL. W takim przypadku przewodniczącym TKBWL powinien być przedstawiciel GKBWL.

8. GKBWL może zlecić właściwej miejscowo TKBWL przeprowadzenie badań na miejscu wypadku w sprawie podlegających właściwości GKBWL.

9. GKBWL może przejąć od TKBWL prowadzenie badań w każdym ich stanie.

10. Decyzje w sprawach określonych w ust. 7, 8 i podejmuje przewodniczący GKBWL.

11. W sprawach należących do właściwości GKBWL natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku, a w sprawach przejętych do dalszego rozpatrzenia przez GKBWL (ust. 9) — po powzięciu decyzji o przejęciu badań od TKBWL — przewodniczący GKBWL zwołuje posiedzenie komisji i z rządzi przystąpienie do badań. Z przeprowadzonych we własnym zakresie badań GKBWL sporządza protokół (ust. 3 i 4).

12. Po otrzymaniu materiałów od TKBWL (ust. 4) bądź po przeprowadzeniu badań we własnym zakresie (ust. 1) GKBWL ustala przyczyny wypadku i winnych spowodowania wypadku oraz podejmuje wnioski co do zastosowania środków zapobiegawczych i środków mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa lotów.

13. GKBWL dokonuje ustaleń i podejmuje wnioski w formie uchwał według wzoru podanego w załączniku nr 4 do zarządzenia. Do ważności uchwał wymagana jest obecność przewodniczącego lub jego zastępcy, sekretarza i co najmniej trzech członków powoływanych przez Ministra Komunikacji. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów obecnych na posiedzeniu członków powoływanych przez Ministra Komunikacji. W razie równości głosów decyduje głos przewodniczącego.

14. Uchwała powinna być powzięta najpóźniej w terminie 3 miesięcy od chwili wypadku. Gdy badania nie mogą być zakończone przed upływem tego terminu, należy o tym po wiadomić Ministra Komunikacji.

15. Powziętą przez GKBWL uchwałę przewodniczący komisji przesyła niezwłocznie wraz z aktami badań Ministerstwu Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego).

16. Ministerstwo Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego) może zarządzić przeprowadzenie badań dodatkowych, ustalając okoliczności, które mają być zbadane oraz termin zakończenia tych badań. W zależności od wyników dodatkowych badań GKBWL może zmienić pierwotne ustalenia i wnioski.

§ 16. 1. Ministerstwo Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego) na podstawie zawartych w uchwale GKBWL ustaleń i wniosków odbiera, w trybie obowiązujących przepisów, winnym spowodowania wypadku, na stałe lub na czas określony uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych, poleca poddać wskazane przez GKBWL osoby egzaminowi sprawdzającemu umiejętności lotnicze oraz podejmuje odpowiednie decyzje, jak również wydaje zalecenia i zarządzenia powypadkowe.

2. Jeżeli do nadawania niektórych uprawnień do wykonywania czynności lotniczych została upoważniona określona organizacja lub instytucja lotnicza, organizacja ta lub instytucja zależnie od ustaleń Ministerstwa Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego) powinna odebrać lub zawiesić uprawnienia osobie winnej spowodowania wypadku.

§ 17. 1. Jeżeli wyniki badań wskazują, że przyczyną wypadku było przestępstwo, sprawa powinna być niezwłocznie przekazana prokuratorowi.

2. Osoba, która uczestniczyła w jakimkolwiek charakterze w wypadku, nie może być powołana do badania przyczyn tego wypadku.

IV. Przepisy szczególne.

§ 18. 1. Jeżeli wypadek lotniczy był wynikiem zderzenia się cywilnego statku powietrznego z wojskowym statkiem powietrznym, należy o nim zawiadomić niezwłocznie również właściwe organy wojskowe. Badanie takiego wypadku przeprowadza komisja złożona z przedstawicieli organów wojskowych i lotnictwa cywilnego pod przewodnictwem przedstawiciela organów wojskowych i według przepisów wojskowych.

2. Jeżeli wypadek cywilnego statku powietrznego zdarzył się na terenie wojskowym lub wspólnym (cywilno-wojskowym) lub jeżeli w wyniku wypadku poniosła śmierć lub obrażenia ciała, osoba wojskowa lub też na skutek wypadku zostało uszkodzone lub zniszczone mienie wojskowe, badania należy przeprowadzić przy udziale przedstawicieli organów wojskowych.

§ 19. 1. Jeżeli wypadkowi na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uległ statek wpisany do rejestru statków powietrznych obcego państwa i noszący znaki przynależności państwowej tego obcego państwa, zwany dalej „obcym statkiem powietrznym”, do badań takiego wypadku mają odpowiednio zastosowanie przepisy §§ 1—18, a ponadto obowiązuje tok postępowania określony w ust. 2—6.

2. Ministerstwo Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego) zawiadamia o wypadku obcego statku powietrznego niezwłocznie i bezpośrednio władze lotnicze państwa, którego znaki przynależności państwowej statek nosi (państwa przynależności statku). W zawiadomieniu powinny być w miarę możliwości podane:

- 1) typ, przynależność państwowa i znaki rozpoznawcze statku powietrznego,
- 2) nazwisko właściciela statku powietrznego, nazwisko (nazwa) użytkującego lub wynajmującego statek,
- 3) nazwisko pilota-dowódcy statku,
- 4) data i godzina wypadku,
- 5) miejsce ostatniego startu i miejsce przewidywanego lądowania statku,
- 6) położenie statku w stosunku do geograficznego punktu orientacyjnego, łatwego do ustalenia,
- 7) liczbę zabitych i ciężko rannych,
- 8) charakter wypadku i wielkość uszkodzeń statku,
- 9) wskazania, w jakim zakresie przeprowadzone będą badania. W razie możliwości należy podawać również inne pożyteczne lub interesujące obce władze lotnicze informacje, dotyczące wypadku.

3. Jeżeli państwo przynależności statku powietrznego zgłosi życzenie wzięcia udziału w badaniach wypadku tego statku, upoważniony przedstawiciel tego państwa wraz z przy-

dzielonymi mu przez to państwo doradcami technicznymi może być obecny przy prowadzeniu badań. Przedstawiciel ten oraz doradcy techniczni mogą być dopuszczeni do udziału w prowadzeniu badań, jeżeli Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wyrazi na to zgodę. Przy badaniach mogą być obecni za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej również przedstawiciele użytkownika i konstruktora obcego statku powietrznego, który uległ wypadkowi.

4. Jeżeli okażą się potrzebne dla celów badań informacje od państwa przynależności obcego statku powietrznego, który uległ wypadkowi, lub innego państwa (trzeciego), Ministerstwo Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego) zwróci się o te informacje do właściwych organów danego państwa. Gdy zapytanie będzie skierowane do trzeciego państwa, państwo to w tym przypadku może również wyznaczyć upoważnionego przedstawiciela i doradców technicznych, którzy będą mogli być obecni przy badaniach.

5. Z wyników badań powinno być sporządzone sprawozdanie. Odpis sprawozdania powinien być przesłany państwu przynależności obcego statku powietrznego, który uległ wypadkowi. Państwom trzecim mogą być dostarczone skrócone sprawozdania, dotyczące tylko zagadnień, które je interesują.

6. Jeżeli umowa zawarta z państwem przynależności obcego statku powietrznego zawiera postanowienia odmienne od postanowień ust. 1—5, stosuje się odpowiednio postanowienia tej umowy.

§ 20. Badanie wypadków lotniczych polskich statków powietrznych na terytorium innego państwa odbywa się w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w zakresie ustalonym umowami międzynarodowymi, przy czym w miarę możliwości powinny być zachowane przepisy niniejszego zarządzenia. O ile wypadek zdarzył się na terytorium obcego państwa nie należącego do Konwencji dotyczącej międzynarodowego lotnictwa cywilnego, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ani nie związanego z Polską Rzeczpospolitą Ludową dwustronną umową lotniczą — badania prowadzi się zgodnie z wytycznymi ustalonymi przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

V. Przepisy końcowe.

§ 21. Tracą moc:

- 1) instrukcja Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1949 r. o postępowaniu w razie wypadków lotniczych (Monitor Polski z 1949 r. Nr A-25, poz. 402 i z 1950 r. Nr A-92, poz. 1143),
- 2) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie nadania regulaminu Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Monitor Polski Nr A-67, poz. 794).

§ 22. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1959 r.

Minister Komunikacji: R. Strzelecki

Załączniki do zarządzenia Ministra
Komunikacji z dnia 25 maja 1959
(poz. 273).

Załącznik nr

MELDUNEK O WYPADKU LOTNICZYM

Samolot — Szybowiec — Spadochron — Balon — Śmigłowiec SP—

Nadał:	nazwisko	Odebrał:	nazwisko
	data		data
	godzina		godzina

I. Meldujący

II. Wypadek: miejsce (dokładnie określić)

data: godz.

III. Statek powietrzny: typ: SP— nr fabryczny

Użytkownik Port macierzysty

IV. Następstwa wypadku	Nazwisko i imię	Charakter udziału w locie (skoku)	Rodzaj obrażeń	Uwagi
	Członkowie załogi			
	1.			
	2.			
	3.			
	Inne osoby			
	1.			
	2.			
	3.			

V. Warunki meteorologiczne

VI. Przebieg wypadku (rodzaj uszkodzenia statku powietrznego):

Procent uszkodzenia

VII. Przypuszczalna przyczyna wypadku:

VIII. Nazwisko rzeczoznawcy Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych prowadzącego badania:

Okręg — adres — telefon

PROTOKÓŁ BADAŃ WYPADKU

Samolot—Szybowiec—Śmigłowiec—Balon—Spadochron SP—

Skład komisji: przewodniczący.
członkowie

- I.
1. Data wypadku godzina
2. Miejsce wypadku miejscowość powiat
3. Nazwisko i imię pilota (skoczka) imię ojca
Data urodzenia miejsce urodzenia
Adres wykształcenie
Macierzysta jednostka lotnicza
Rodzaj licencji (świadectwa)
wydana przez data wydania
nr ważna do dnia
Data ostatniego orzeczenia lekarskiego ważne do dnia

4. Wyszkolenie pilota (skoczka):

Rodzaj wyszkolenia	Ilość wykonanych lotów (skoków)		Ilość wylatanych godzin		Typy statków powietrznych	Ostatnie wyszkolenie	
	na dwusterze z instruktorem	samodzielnie	na dwusterze z instruktorem	samodzielnie		stopień	data uzyskania
samolotowe							
szybowcowe							
śmigłowcowe							
balonowe							
spadochronowe							

Ilość lotów (skoków) w dniu wypadku Ostatni lot (skok) przed wypadkiem
Ilość lotów (skoków) i wylatanych godzin na typie statku powietrznego, na którym nastąpił wypadek: dwuster.
samodzielnie

5. Następstwa wypadku:

Nazwisko i imię	Charakter udziału w locie (skoku)	Rodzaj obrażeń	U w a g i
Członkowie załogi			
1.			
2.			
3.			
Inne osoby			
1.			
2.			
3.			

6. Statek powietrzny:

Typ	Nazwa	SP—
Użytkownik	Port macierzysty	
Data ostatnich oględzin	dokonanych przez rzeczoznawcę Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych	
Powietrznych	Okręg Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych	
Dopuszczony do lotów (skoków) do dnia		
Ograniczenia w lotach (skokach)		
Orientacyjny % uszkodzenia	przybliżona strata awaryjna	

7. Dane dotyczące skoku:*)

Rodzaj wykonywanego skoku	
Typ samolotu (szybowca), z którego nastąpił skok	
Położenie samolotu (szybowca) w momencie, kiedy nastąpił skok	
Prędkość samolotu (szybowca) w chwili skoku	
Opóźnienie otwarcia spadochronu: przewidziane sek, wykonane sek	
Wysokość skoku m. Wysokość, na której nastąpiło otwarcie spadochronu m.	
Pilot samolotu wywołującego	
Rodzaj uprawnienia pilota do wywożenia skoczków spadochronowych	
Data uzyskania uprawnienia	
Nazwisko i imię składacza, który składał spadochron przed wypadkiem	
Przynależność do organizacji lotniczej	
Data uzyskania uprawnienia	
Data ostatniego składania spadochronu	

8. Odpowiedzialny mechanik (samolotowy—szybowcowy)

Ostatnie czynności okresowe wykonano dnia

9. Odpowiedzialny instruktor

Rodzaj licencji	wydana przez
Data wydania nr	ważna do dnia
Czy jest uprawniony do wykonywania (prowadzenia) lotów (skoków), podczas których nastąpił wypadek	
Data uzyskania uprawnień instruktorskich	

10. Rodzaj startu (dla szybowców)

Wyciągarka—samolot: Typ
Świadectwo zdatności do lotów (pracy) ważne do dnia
Mechanik wyciągarkowy — pilot holujący
Posiada uprawnienia wydane dnia przez

11. Zadanie lotu (skoku) według programu wyszkolenia lub planu

godzina startu

U w a g a. Dalszy ciąg protokołu stanowią:

- II. Opis miejsca wypadku.
- III. Opis uszkodzeń powstałych w wyniku wypadku.
- IV. Opis czynności wykonanych przez Komisję.
- V. Opis przebiegu wypadku.
- VI. Określenie przyczyn wypadku.
- VII. Wnioski Komisji z uzasadnieniem.
- VIII. Stanowisko rzeczoznawcy Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych co do okoliczności, przyczyn i winnych wypadku oraz wniosków Komisji co do zastosowania środków zapobiegawczych.

*) Wypełniać tylko w razie wypadków spadochronowych.

2.

UCHWAŁA

Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

przewodniczący

sekretarz

członkowie

na posiedzeniu w dniu

po rozpatrzeniu sprawy wypadku

(data)

(miejsce)

ob.

na samolocie, szybowcu itp.

na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 maja 1959 r. w sprawie postępowania w razie wypadków lotniczych (Monitor Polski Nr 56, poz. 273)

ustaliła:

1) przebieg wypadku

2) przyczyny wypadku

3) osoby winne i odpowiedzialne za spowodowanie wypadku

4) przepisy naruszone przez osoby odpowiedzialne za spowodowanie wypadku

W związku z ustaleniami Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych stawia następujące wnioski co do zastosowania środków zapobiegawczych i środków mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa lotów:

Podpisy:

przewodniczący

członkowie.

274

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 9 czerwca 1959 r.

w sprawie rozszerzenia obowiązku świadczenia usług transportowych.

Na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 września 1951 r. w sprawie świadczenia usług transportowych (Dz. U. z 1951 r. Nr 49, poz. 359 i z 1953 r. Nr 43, poz. 214) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Obowiązek świadczenia usług transportowych samochodami osobowymi rozszerza się na akcję spisu rolnego w 1959 r.

2. Obowiązek określony w ust. 1 obejmuje obszar całego Państwa.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: w z. J. Rustecki