

zadań, wprowadzając odpowiednie postanowienia do ustawy ochrony pracy i żądając przy zawieraniu umów o pracę dla kierowców zawodowych zagwarantowania:

- a) 8-io godzinnego dnia pracy względnie 48 godz. tygodnia pracy,
- b) ograniczenia ilości godzin nadliczbowych w ciągu dnia i w ciągu tygodnia,
- c) wynagrodzenia za godziny nadliczbowe,
- d) płatnego urlopu,
- e) odpowiednich przerw wypoczynkowych,
- f) ustanowienia tygodniowej ilości godzin wypoczynku,

g) unormowania warunków przyjęcia do pracy i zwolnienia,

h) płacenia poborów podczas przerwy w pracy spowodowanej chorobą i t. p.

i) zapewnienia środków, zabezpieczających przeciwko działaniom atmosferycznym.

Ustawodawstwo ochronne, mające moc w stosunku do pracowników zatrudnionych w innych gałęziach przemysłu musi mieć zastosowanie również i w stosunku do kierowców zawodowych.

Udzielanie przez władze terytorjalne koncesji na uruchomienie przedsiębiorstwa transportowego winno być uzależnione od podpisania pisemnego zobowiązania przestrzegania przepisów, zapewniających należyte warunki pracy.

## **II. Ubezpieczenia społeczne, ubezpieczenie od odpowiedzialności. Ochrona życia i zdrowia kierowcy zawodowego, ubezpieczenie na wypadek kalectwa lub choroby.**

2) Zdobycie należytych przepisów, zawierających ubezpieczenie na wypadek inwalidztwa zawodowego, starości lub śmierci kierowcy zawodowego.

3) Uzupełnienie obowiązujących ustaw przepisem, że wszyscy posiadacze samochodów są obowiązani do ubezpieczenia wozów i kierowców od odpowiedzialności materialnej.

4) Dopuszczenie do użytkowania tylko takich wozów z motorami spalinowymi, które posiadają urządzenie pozwalające automatycznie uruchomić motor.

5) Przy budowie szos winna być zwrócona uwaga, aby zakręty były odpowiednio podwyższone.

6) Na szosach międzykomunalnych szczyty z nazwami winny być zastąpione systemem liczbowym.

7) Na przejazdach kolejowych winny być stosowane tunele lub wiadukty.

8) W miejscowościach zamkniętych, w punktach najbardziej ruchliwych winny być stosowane tunele lub wiadukty dla użytku pieszych.

## **B. Dopuszczenie do kierowania poj. mech.**

### **Wykształcenie, szkoły kierowców, egzaminy, prawa jazdy.**

9) Kandydaci na otrzymanie prawa jazdy dla prowadzenia poj. mech. muszą się poddać badaniom lekarskim dla stwierdzenia zdolności fizycz-

nych. Badanie winno dążyć przede wszystkim do sprawdzenia działalności wzroku, słuchu, serca i ogólnych zdolności. Badanie ogólnych zdolności ma na celu stwierdzenie, czy kandydat nie cierpi na chorobę lub czy nie posiada ułomności, które by przy prowadzeniu poj. mech. mogły być źródłem stałego niebezpieczeństwa publicznego.

10) Osoby poniżej lat 21, bez względu na rodzaj poj. mech., nie mogą otrzymać prawa jazdy.

11) Jednolite uregulowanie przepisów o sposobie nauczania. Jednolite minimalne przepisy o badaniu lekarskim (teoretycznym i praktycznym) kierowcy poj. mech.

12) Do zakładania i utrzymywania szkół kierowców upoważnione są tylko instytucje publiczne (państwo, kraj, gminy, publiczne instytucje gospod.). Wszystkie szkoły szoferów znajdują się pod nadzorem władz. Do komisji dozoru mającej działalność szkół szoferów muszą wejść obok przedstawicieli odpowiednich władz, zw. właścicieli samochodów i szoferów—właścicieli wozów, również i przedstawiciele organizacji zawod. szoferów.

13) Nauczycielem nauk praktycznych może być tylko osoba mająca najmniej pięć lat praktyki kierowcy zawodowego. Zdolności danej osoby do zawodu nauczycielskiego w szkole zawodowej mają być stwierdzone na podstawie egzaminu.

14) Osoby nieodpowiadające wymogom § 13, a zatrudnione nieurzędowo udzielaniem nauki jazdy, mają być usuwane pod grozą surowej kary.

15) Kandydaci do otrzymania prawa jazdy winni złożyć teoretyczny i praktyczny egzamin. W tym celu muszą złożyć dobre świadectwo z nauki w publicznej szkole szoferów.

16) Do komisji egzaminacyjnej (z teorii i praktyki), przesłuchującej kandydata do stanu szoferkiego, muszą wchodzić również i przedstawiciele organizacji zawod. szoferów.

17) Po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim zostaje wydane prawo jazdy. Prawa jazdy mają być różne dla amatorów i zawodowców według następujących kategorii;

- a) dla motocykli,
- b) dla lekkich samochodów,
- c) dla wszelkiego rodzaju poj. mech.

18) W instytucji, której na wniosek komisji egzaminacyjnej, służy prawo wydawania lub odbierania pozwoleń na prawo kierowania poj. mech., winna być utworzona komisja z udziałem przedstawiciela organizacji szoferów, któraby z wyłączeniem wszelkiej innej instancji decydowała o wydaniu lub cofnięciu prawa jazdy.

19) Wystawianie we wszystkich krajach międzynarodowych praw jazdy, ważnych na obszar wszystkich krajów, które przystąpiły do międzynarodowej konwencji samochodowej.

## **C. Odpowiedzialność, statystyka.**

20) Zwolnienie zawodowego kierowcy w ustawach automobilowych od współodpowiedzialności materialnej.

21) Stworzenie rady szoferskiej w stolicach wszystkich krajów, w której by organizacje zawodowych szoferów miały swoje zastępstwo.