

P R O T O K Ó Ł

między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad, zmieniający niektóre postanowienia Konwencji o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej z dnia 24 kwietnia 1924 r., podpisany w Moskwie dnia 26 lipca 1934 r.

(Ratyfikowany zgodnie z ustawą z dn. 2 marca 1935 r. — Dz. U. R. P. Nr. 24, poz. 159).

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu dwudziestym szóstym lipca tysiąc dziewięćset trzydziestego czwartego roku podpisany został w Moskwie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Rad Protokół wraz z dołączonemi do niego Protokółem Kończącym, Przepisami o przekraczaniu granicy przez pracowników kolejowych, pocztowych i innych oraz pobytu ich na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony, oraz wzorami Nr. 1 i Nr. 2, w sprawie zmian niektórych postanowień Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie dnia 24 kwietnia 1924 r.

Wymieniony wyżej Protokół z dnia 26 lipca 1934 r. i jego załączniki brzmią słowo w słowo jak następuje:

PROTOKOŁ

zmieniający niektóre postanowienia Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie.

dnia 24 kwietnia 1924 roku.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
z jednej strony i
Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad

z drugiej strony,
pragnąc zmienić niektóre postanowienia Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie dnia 24 kwietnia 1924 roku, mianowali w tym celu Swymi Pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:
Juljusza ŁUKASIEWICZA, Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego w Moskwie;
Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad:
Maksyma LITWINOWA, Członka Centralnego Komitetu Wykonawczego Związku Socjalistycznych Republik Rad, Komisarza Ludowego Spraw Zagranicznych,
którzy, po okazaniu swych pełnomocnictw, uznanych za sporządzone w dobrej i należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

Do stacyj zdawczo-odbiorczych, wymienionych w artykule 1 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku, dodaje się pod pozycją VI stację polską: Olechnowicze i stację sowiecką: Radoszkowiczy, przez które ruch kolejowy odbywa się od 1926 roku.

Artykuł 2.

Tekst artykułu 5 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Centralne Zarządy Kolejowe obu Umawiających się Stron zawierają w rozwinięciu niniejszej Konwencji:

A) jedną Umowę graniczną (stacyjną) dla komunikacji kolejowej na wszystkich stacjach zdawczo-odbiorczych i na szlaku pomiędzy temi stacjami przy współdziałaniu innych zainteresowanych resortów, która oprócz spraw, przekazanych jej przez inne artykuły niniejszej Konwencji, ma za zadanie ustalić:

1) sposób przesiadania się podróżnych, zdawania bagażu i ładunków oraz wykonywania formalności, połączonych z temi czynnościami, ze wskazaniem obowiązku dostarczania dokumentów kolejowo-celnych, wymaganych przez przepisy kolejowe i celne;

ПРОТОКОЛ,

изменяющий некоторые постановления конвенции между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о прямом пассажирском и товарном железнодорожном сообщении, подписанной в Варшаве

24 апреля 1924 года.

Президент Польской Республики, с одной стороны, и

Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, с другой стороны,

Желая изменить некоторые постановления Конвенции между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о прямом пассажирском и товарном железнодорожном сообщении, подписанной в Варшаве 24 апреля 1924 года, назначили для этого своими Уполномоченными:

Президент Польской Республики:
Юлиуса ЛУКАСЕВИЧА, Чрезвычайного и Полномочного Посла в Москве,
Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик:
Максима Максимовича ЛИТВИНОВА, Члена Центрального Исполнительного Комитета Союза Советских Социалистических Республик, Народного Комиссара по Иностранным делам,
Которые, после предъявления своих полномочий, признанных составленными в должной и надлежащей форме, согласились о нижеследующих постановлениях:

Статья 1.

К передаточным станциям, перечисленным в статье 1 Конвенции 24 апреля 1924 года добавляется под пунктом VI польская станция Олехновиче и советская станция Радосковичи, через которые железнодорожное движение совершается с 1926 года.

Статья 2.

Текст статьи 5 Конвенции 24 апреля 1924 года получает следующую редакцию:

„В развитие настоящей Конвенции Ведомствами Путей Сообщения обоих Договаривающихся Сторон заключаются:

A) Одно Узловое (пограничное) Соглашение для железнодорожного сообщения на всех пограничных передаточных станциях и на перегонах между этими станциями с участием других заинтересованных ведомств, которые, кроме вопросов, отнесенных к нему другими статьями настоящей Конвенции, имеет задачей установить:

1) порядок производства пересадки пассажиров, передачи багажа и грузов и выполнения связанных с этими операциями формальностей, с указанием на обязательность доставления железнодорожно-таможенных документов, требуемых железнодорожными и таможенными правилами;

2) sposób i warunki wykonywania ruchu w obrębie stacyj zdawczo-odbiorczych i na łączących je szlakach, korzystania z taboru oraz jego technicznego zdawania i przyjmowania;

3) sposób korzystania z telegrafu i telefonu kolejowego dla potrzeb służbowych, przesyłania i tłumaczenia korespondencji służbowej, tudzież tłumaczenia dokumentów przewozowych oraz określenia, w jakim języku ma się odbywać porozumiewanie się wzajemne stacyj granicznych i zdawczo-odbiorczych w sprawach służbowych;

4) sposób korzystania z budowli, pomieszczeń i urządzeń kolejowych na stacjach granicznych i zdawczo-odbiorczych (art. 1), wysokość opłat za korzystanie z nich w wypadkach, gdy niema kompensaty w naturze (art. 6), sposób dostarczania materiałów (wody, węgla, smarów i t. d.) i obrachunku za nie, tudzież sposób świadczenia i opłaty wzajemnych usług na wymienionych stacjach i szlakach (art. 2);

5) wysokość wynagrodzenia za prowadzenie pociągów parowozami jednej Umawiającej się Strony na szlaku między granicą państwową a stacją zdawczo-odbiorczą drugiej Umawiającej się Strony.

B) Umowy, mające za zadanie ustalenie warunków wzajemnego używania wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej (przestawczej)".

Przepisy o przekraczaniu granicy przez pracowników kolejowych, pocztowych i innych oraz pobytu ich na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony zawarte są w załączniku do niniejszego Protokołu, który to załącznik stanowi jego nierozdzielną część.

Artykuł 3.

Tekst artykułu 6 Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Z niezbędnych dla wykonywania komunikacji sąsiedzkiej budowli, pomieszczeń i urządzeń kolejowych na stacjach granicznych i zdawczo-odbiorczych (art. 1) oraz na szlakach pogranicznych, obie Umawiające się Strony korzystają bezpłatnie, o ile nie zostały im udzielone do wyłącznego używania i jako takie nie mają kompensaty w naturze.

„Za korzystanie z innych pomieszczeń służbowych oraz wypoczynkowych i mieszkalnych, które zostały oddane drugiej Umawiającej się Stronie do wyłącznego używania, należy się czynsz, uzgodnić się mający w Umowie granicznej (stacyjnej), (p. A art. 2), o ile niema kompensaty w naturze”.

Artykuł 4.

Tekst artykułu 13 Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Przewóz podróżnych, bagażu, w tem i przesyłek ekspresowych, odbywa się w niniejszej komunikacji na podstawie osobnych przepisów, ustalonych zgodnie przez Centralne Zarządy Kolejowe obu Umawiających się Stron.

Przewóz towarów odbywa się na podstawie przepisów Konwencji Międzynarodowej o przewozie

2) порядок и условия осуществления движения в пределах передаточных станций и на соединяющих перегонах, пользования подвижным составом а также технической сдачи и приема его;

3) порядок пользования железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей, пересылки и перевода служебной корреспонденции, а также перевода провозных документов, а равно определения языка, на котором должны производиться взаимные служебные сношения пограничных и передаточных станций;

4) порядок пользования зданиями, помещениями и железнодорожными устройствами на пограничных и передаточных станциях (ст. 1) размер плат за пользование ими в тех случаях, когда они не компенсируются натурой (ст. 6), порядок доставления материалов (воды, угля, смазки и т. д.) и расчета за них, а равно и порядок оказывания и оплаты взаимных услуг на вышеупомянутых станциях и перегонах (ст. 2);

5) размер вознаграждения за тягу поездов паровозами одной Договаривающейся Стороны на перегонах между государственной границей и передаточной станцией другой Договаривающейся Стороны.

B) Соглашения, имеющие целью установление условий взаимного пользования вагонами в безперегрузочном (перестановочном) сообщении”.

Правила перехода границы железнодорожными, почтовыми и иными служащими и пребывания их на территории другой Договаривающейся Стороны, содержатся в Приложении к настоящему Протоколу, составляющем нераздельную его часть.

Статья 3.

Текст статьи 6 Конвенции 24 апреля 1924 года получает следующую редакцию:

„Необходимыми для осуществления смежного движения зданиями, помещениями и железнодорожными устройствами на пограничных и передаточных станциях (ст. 1), а также на пограничных перегонах обе Договаривающиеся Стороны пользуются бесплатно, поскольку они не предоставлены им в исключительное пользование и как таковые не компенсируются натурой.

„За пользование иными служебными помещениями, а равно помещениями для отдыха и проживания, которые предоставлены в исключительное пользование другой стороны, надлежит вносить плату подлежащую согласованию в Узловом Соглашении (п. А ст. 2), поскольку они не компенсируются натурой”.

Статья 4.

Текст статьи 13 Конвенции 24 апреля 1924 года получает следующую редакцию:

„Перевозка пассажиров, багажа, в том числе и товарабагажа, совершается в настоящем сообщении на основании особых правил, устанавливаемых по соглашению между Ведомствами Путей Сообщения обоих Договаривающихся Сторон.

Перевозка грузов производится на основании правил Международной Конвенции о перевозке

towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.) z dnia 23 października 1924 r., wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi Międzynarodowego Komitetu Przewozów Kolejami Żelaznymi, oraz z odchyleniami, jakie ustalają Władze Komunikacyjne obu Umawiających się Stron we wzajemnym porozumieniu.

W razie zastąpienia wymienionej Konwencji Międzynarodowej inną międzynarodową umową, Władze Komunikacyjne obu Umawiających się Stron są uprawnione, po wzajemnym porozumieniu użyć tej ostatniej za podstawę prawną do uregulowania komunikacji, o jakiej mowa”.

Artykuł 5.

Do ustępu 2 artykułu 16 Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. dodaje się po zdaniu pierwszym nowe zdanie o następującem brzmieniu:

„Na zjazdach mogą być także rozważane sprawy dotyczące zmian i uzupełnień Umowy granicznej (stacyjnej), umów o używaniu wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej (przestawczej) oraz uzgadniane projekty tych zmian i uzupełnień”.

Artykuł 6.

Załącznik 1 do Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. będzie obowiązywał do czasu uzgodnienia i wprowadzenia w życie przepisów wymienionych w art. 4 niniejszego Protokołu (ustęp 1 art. 13 Konwencji z 24 kwietnia 1924 r.), poczem traci swą moc obowiązującą.

Załącznik 2 do Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. traci swą ważność z chwilą wejścia w życie postanowień niniejszego Protokołu.

Artykuł 7.

Rozdział I Protokołu Dodatkowego Konwencji z 24 kwietnia 1924 r. uzupełnia się nowym punktem „D”, następującej treści:

„Każda z Umawiających się Stron będzie czuwała nad tem, aby na jej terytorjum w pobliżu granicy państwowej, w pasie stumetrowym, nie dokonano żadnych poczynań, które mogłyby narazić na niebezpieczeństwo eksploatację kolei drugiej Umawiającej się Strony.

Tak samo każda z Umawiających się Stron wyda odpowiednie zarządzenia, w ramach własnych ustaw i rozporządzeń, niezbędne do ochrony szlaku i bezpieczeństwa ruchu”.

Artykuł 8.

Niniejszy Protokół podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie. Protokół wejdzie w życie trzydziestego dnia od daty wymiany dokumentów ratyfikacyjnych. Od chwili wejścia jego w życie Protokół niniejszy stanowić będzie nierozdzieloną część Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 r.; obowiązywać będzie przez okres ważności tej Konwencji oraz podlegać będzie rewizji na tych samych, co i Konwencja zasadach.

грузов по железным дорогам (МГК) от 23 октября 1924 года с объединенными дополнительными постановлениями Международного Транспортного Железнодорожного Комитета, а равно с отступлениями, которые устанавливают железнодорожные органы обоих Договаривающихся Сторон по взаимному соглашению.

В случае замены упомянутой Международной Конвенции другим международным соглашением, железнодорожные органы обоих Договаривающихся Сторон вправе принять по взаимному соглашению это последнее в качестве правовой основы для урегулирования данного сообщения”.

Статья 5.

В абзац 2 статьи 16 Конвенции 24 апреля 1924 года включается новая фраза следующего содержания, которая ставится после первой фразы:

„На с'ездах могут также рассматриваться вопросы, касающиеся изменений и дополнений Узлового Соглашения, соглашений о пользовании вагонами в безперегрузочном (перестановочном) сообщении, а также согласовываться проекты этих изменений и дополнений”.

Статья 6.

Приложение 1 к Конвенции 24 апреля 1924 года будет обязательно до тех пор, пока не будут согласованы и введены в действие правила, упомянутые в ст. 4 настоящего Протокола (абзац 1 ст. 13 Конвенции 24 апреля 1924 года), после чего оно теряет свою силу.

Приложение 2 к Конвенции 24 апреля 1924 года утратит свою силу с момента вступления в силу постановлений настоящего Протокола.

Статья 7.

Раздел 1 Дополнительного Протокола к Конвенции 24 апреля 1924 года дополняется новым пунктом „D” следующего содержания:

„Каждая из Договаривающихся Сторон будет заботиться о том, чтобы на ее территории вблизи государственной границы в пределах полосы в сто метров не предпринималось ничего такого, что могло бы быть опасным для эксплуатации железной дороги другой Договаривающейся Стороны.

Каждая из Договаривающихся Сторон принимает также в пределах собственных законов и постановлений надлежащие меры к охране пути и безопасности движения”.

Статья 8.

Настоящий Протокол подлежит ратификации. Обмен ратификационными грамотами состоится в Варшаве. Протокол вступит в силу на тридцатый день со дня обмена ратификационными грамотами. С момента вступления его в силу, настоящий Протокол будет составлять неотъемлемую часть Конвенции 24 апреля 1924 года; он будет действовать в течение срока действия этой Конвенции и подвергаться пересмотру на одинаковых с Конвенцией основаниях.

Niniejszy Protokół sporządzono i podpisano w Moskwie dnia „26” lipca 1934 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w języku polskim i rosyjskim, przyczem oba teksty uważa się za jednakowo obowiązujące.

L. S. *J. Łukasiewicz*

L. S. *M. Litwinoff*

PROTOKÓŁ KONCOWY.

Przy podpisaniu w dniu dzisiejszym Protokołu, zmieniającego niektóre postanowienia Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie dnia 24 kwietnia 1924 roku, Pełnomocnicy Rzeczypospolitej Polskiej i Związku Socjalistycznych Republik Rad zgodzili się na następujące:

1) artykuł 4 Protokołu, podpisanego w dniu dzisiejszym (drugi ustęp art. 13 Konwencji z 24 kwietnia 1924 roku) uznać za obowiązujący od dnia 15 listopada 1929 roku;

2) projekty zmian i uzupełnień Umowy granicznej (stacyjnej) i umów o używaniu wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej (przestawczej), o jakich mowa w artykule 5 Protokołu, podpisanego w dniu dzisiejszym (ustęp 2 art. 16 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku), będą stanowiły osobne teksty, podlegające zatwierdzeniu Władz Komunikacyjnych Umawiających się Stron;

3) nazwa „Centralne Zarządy Kolejowe” w polskim tekście odpowiada nazwie „Ведомство Путей Сообщения,” w tekście rosyjskim;

4) pod określeniem „Umowy graniczne (stacyjne)”, o ile to określenie znajduje się w Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku, należy rozumieć odtąd, zgodnie z artykułem 2 Protokołu, podpisanego w dniu dzisiejszym (ustęp A art. 5 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku), jedną Umowę graniczną (stacyjną).

Niniejszy Protokół Końcowy stanowi nierozdzieloną część podpisanego w dniu dzisiejszym Protokołu.

Sporządzono i podpisano w Moskwie dnia „26” lipca 1934 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w języku polskim i rosyjskim, przyczem oba teksty uważa się za jednakowo obowiązujące.

J. Łukasiewicz

M. Litwinoff

PRZEPISY

Załącznik.

o przekraczaniu granicy przez pracowników kolejowych, pocztowych i innych oraz pobytu ich na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony.

§ 1.

Pracownikom każdej z Umawiających się Stron przysługuje przy wykonywaniu czynności służbowych

Настоящий Протокол учинен и подписан в Москве 26 июля 1934 года в двух экземплярах, каждый на польском и русском языках, причем оба текста признаются одинаково обязательными.

(м. п.) *J. Łukasiewicz*

(м. п.) *М. Литвинов*

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ.

При подписании сего числа Протокола, изменяющего некоторые постановления Конвенции между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о прямом пассажирском и товарном железнодорожном сообщении, подписанной в Варшаве 24 апреля 1924 года, Уполномоченные Польской Республики и Союза Советских Социалистических Республик согласились о нижеследующем:

1) Статья 4 подписанного сего числа Протокола (абзац 2 ст. 13 Конвенции 24 апреля 1924 года) признается обязательной с 15 ноября 1929 года;

2) проекты изменений и дополнений Узлового Соглашения и соглашений о пользовании вагонами в безперегрузочном (перестановочном) сообщении, о которых говорится в статье 5 подписанного сего числа Протокола (абзац 2 ст. 16 Конвенции 24 апреля 1924 года) составят особые тексты, подлежащие утверждению со стороны железнодорожных органов обоих Договаривающихся Сторон;

3) наименованию „Centralne Zarządy Kolejowe” в польском тексте, в русском тексте соответствует наименование „Ведомство Путей Сообщения”;

4) Под определением „Узловые Соглашения”, поскольку это определение имеется в Конвенции 24 апреля 1924 года, надлежит понимать отныне, согласно статье 2 подписанного сего числа Протокола (абзац А ст. 5 Конвенции 24 апреля 1924 года), одно Узловое Соглашение.

Настоящий Заключительный Протокол составляет нераздельную часть подписанного сего числа Протокола.

Учинено и подписано в г. Москве 26 июля 1934 года, в двух экземплярах на польском и русском языках, причем оба текста признаются одинаково обязательными.

J. Łukasiewicz

М. Литвинов

ПРАВИЛА

Приложение.

перехода границы железнодорожными, почтовыми и иными служащими и пребывания их на территории другой Договаривающейся Страны.

§ 1.

Служащие каждой из Договаривающихся Стран при исполнении служебных обязанностей

w sąsiedzkiej komunikacji pomiędzy stacjami, wymienionymi w artykule 1 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku oraz pomiędzy stacjami Olechnowicze i Radoszkowiczy, prawo do przekraczania granicy państwowej w trybie uproszczonym.

§ 2.

Pracownikom każdej z Umawiających się Stron przysługuje prawo do przekraczania granicy państwowej na terytorjum drugiego Państwa, oraz powrotu na terytorjum swojego Państwa, na podstawie następujących dokumentów:

(1) obsługa pociągowa, parowozowa i personel ambulansu pocztowego przekracza granicę między stacjami zdawczo-odbiorczymi na podstawie swych dowodów osobistych oraz wspólnego wykazu imiennego według wzoru Nr. 1 sporządzanego przez stację zdawczo-odbiorczą wyjazdu dla personelu kolejowego, a dla personelu ambulansów pocztowych przez właściwe władze pocztowe;

(2) inny personel kolejowy i pocztowy, delegowany na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony, przekracza granicę państwową pomiędzy stacjami zdawczo-odbiorczymi na podstawie paszportów i wiz, ważnych na jednorazowe lub wielokrotne przekraczanie granicy; wizy wielokrotne wydaje się na okres nie dłuższy ponad sześć miesięcy;

paszporty i wizy wydane, zgodnie z niniejszym paragrafem, uprawniają jedynie do przebywania w okresie ich ważności tylko na szlaku między granicą państwową a odnośną stacją zdawczo-odbiorczą drugiej Umawiającej się Strony oraz na tej stacji w granicach pasa wyłączenia; wyjątek od niniejszego postanowienia przewiduje ustęp 2 § 9 niniejszych Przepisów;

(3) personel pociągów ratowniczych i pługów ośnieżnych przekracza granicę państwową na podstawie osobnego wykazu imiennego, sporządzonego przez stację zdawczo-odbiorczą wyjazdu według wzoru Nr. 1 oraz zapisów w raporcie z jazdy pociągu; zapisy te upoważniają do przebywania tylko na szlaku między granicą państwową a odnośną stacją zdawczo-odbiorczą drugiej Umawiającej się Strony i na tej stacji w granicach pasa wyłączenia;

(4) prywatni pracownicy, zatrudnieni w wagonach sypialnych Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych i Wielkich Ekspresów Europejskich, przekraczają granicę państwową na podstawie swych dowodów osobistych oraz zaświadczeń według wzoru Nr. 2, wystawianych przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Warszawie;

zaświadczenia według wzoru Nr. 2 wydawane są na okres nie dłuższy ponad sześć miesięcy; te zaświadczenia upoważniają w terminie swej ważności do przekraczania granicy jedynie w związku z pełnieniem służby w wagonie sypialnym;

в смежном движении между станциями, перечисленными в ст. 1 Конвенции 24 апреля 1924 года, а также между станциями Олехновиче и Радосковичи, пользуются правом перехода государственной границы в упрощенном порядке.

§ 2.

Служащие каждой из Договаривающихся Сторон пользуются правом перехода государственной границы на территорию другого Государства, а также правом возвращения на территорию своего Государства, на основании следующих документов:

(1) обслуживающий персонал поездов, паровозов и почтовых вагонов переходит границу между передаточными станциями на основании своих удостоверений личности, а также общего именного списка по форме № 1, составляемого для железнодорожного персонала передаточной станцией отправления, а для почтового персонала подлежащими почтовыми властями;

(2) прочий железнодорожный и почтовый персонал, командируемый на территорию другой Договаривающейся Стороны, переходит государственную границу между передаточными станциями на основании паспортов и виз, действительных на однократный или на многократный переход границы; многократные визы выдаются на срок не более шести месяцев;

паспорты и визы, выданные в порядке настоящего параграфа, предоставляют в течение срока их годности право только на пребывание на перегоне между государственной границей и подлежащей передаточной станцией другой Договаривающейся Стороны и на этой станции в пределах полосы отчуждения; исключение из настоящего постановления предусмотрено в абзаце 2 § 9 настоящих Правил;

(3) персонал вспомогательных поездов и снегоочистителей переходит государственную границу на основании особого именного списка, составляемого передаточной станцией отправления по форме № 1, а также записи в путевом журнале; эти записи предоставляют право на пребывание только на перегоне между государственной границей и подлежащей передаточной станцией другой Договаривающейся Стороны и на этой станции в пределах полосы отчуждения;

(4) частные служащие, занятые в спальнях вагонов Международного Общества Спальных Вагонов и Больших Европейских Экспрессов, переходят государственную границу на основании своих удостоверений личности, а также свидетельств по форме № 2, выдаваемых Округной Дирекцией Государственных железных дорог в Варшаве;

свидетельства по форме № 2, выдаются на срок не более шести месяцев; эти свидетельства предоставляют в течение срока их годности право на переход границы исключительно в связи с осуществлением служебных функций в спальном вагоне;

dowody osobiste pracowników, o których mowa w niniejszym paragrafie powinny być zaopatrzone w fotografię i własnoręczny podpis właściciela.

§ 3.

Dowody osobiste, zaświadczenia i wykazy imienne, wydawane zgodnie z paragrafami 2 i 11 niniejszych Przepisów, będą sporządzane w dwóch językach: polskim i rosyjskim.

§ 4.

Personel kolejowy i pocztowy oraz wagonów sypialnych obowiązany jest natychmiast po przybyciu na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony przedstawić władzom granicznym osobiście lub przez zaawizowaną stacji swoje dokumenty do rejestracji.

§ 5.

Personel kolejowy powinien mieć w czasie pełnienia obowiązków służbowych na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony na lewym rękawie widoczną opaskę z odpowiednią oznaką. Personel Polskich Kolei Państwowych będzie nosił opaskę koloru biało-czerwonego z napisem „P. K. P.“, a personel kolejowy Związku Socjalistycznych Republik Rad opaskę koloru czerwonego ze znakiem kolejowym i z napisem „С. С. С. Р.“

Personel kolejowy, pocztowy oraz wagonów sypialnych może przekraczać granicę w swym mundurze służbowym.

§ 6.

Personel wymieniony w paragrafie 2 niniejszych Przepisów uprawniony jest do wolnego od cła przewozu niezbędnych do osobistego użytku na czas trwania delegacji przedmiotów i produktów żywnościowych oraz przedmiotów, niezbędnych do wykonywania czynności służbowych. Przedmioty te i produkty podlegają jednak kontroli celnej.

§ 7.

Osoby wymienione w paragrafie 2 niniejszych Przepisów podlegają, w wypadkach uzasadnionego podejrzenia o przemyt, rewizji osobistej, dokonywanej zgodnie z istniejącymi przepisami i w obecności przedstawiciela swojej kolei. Osoby, u których wykryto przemyt, jak również osoby, współdziałające w przemyśle, niezależnie od pociągnięcia ich do odpowiedzialności sądowej za przemyt, zostają pozbawione prawa pełnienia obowiązków służbowych na linii granicznej. W takich wypadkach wykrycia przemytu spisuje się protokół w obecności i z podpisem przedstawiciela swojej kolei.

удостоверение личности служащих, о которых говорится в настоящем параграфе, должны быть снабжены фотографией и собственноручной подписью владельца.

§ 3.

Удостоверения личности, свидетельства и именные списки, выдаваемые в порядке §§ 2 и 11 настоящих Правил, будут составляться на двух языках: польском и русском.

§ 4.

Железнодорожный и почтовый персонал, а также персонал спальных вагонов, обязан немедленно, по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны, представить пограничным властям, непосредственно или через начальника станции, свои документы для регистрации.

§ 5.

Железнодорожный персонал во время исполнения служебных обязанностей на территории другой Договаривающейся Стороны должен иметь на левом рукаве ясно видимую повязку с соответствующим отличительным знаком. Железнодорожный персонал Польши будет носить повязку белокрасного цвета с надписью „РКР“, а персонал железных дорог Союза Советских Социалистических Республик будет носить повязку красного цвета с железнодорожным знаком и с надписью „СССР“.

Железнодорожный и почтовый персонал, а также персонал спальных вагонов может переходить границу в присвоенной ему служебной форме.

§ 6.

Персонал, указанный в § 2 настоящих Правил, имеет право бесплатной перевозки предметов и продовольственных продуктов, необходимых для личного пользования во время командировки, а также предметов, необходимых для выполнения служебных обязанностей. Эти предметы и продукты подлежат, однако, таможенному дозору.

§ 7.

В случаях обоснованного подозрения в провозе контрабанды лица, указанные в § 2 настоящих правил, подвергаются в порядке, отвечающем существующим правилам, личному осмотру, в присутствии представителя своей железной дороги. Лица, у которых будет обнаружена контрабанда, а также лица, содействующие контрабанде, независимо от привлечения их к судебной ответственности за контрабанду, лишаются права нести обязанности на пограничной линии. В таких случаях, при обнаружении контрабанды, составляется протокол в присутствии и за подписью представителя своей дороги.

§ 8.

Czasokres przebywania na terytorjum drugiego Państwa personelu jednej z Umawiających się Stron, delegowanego na stację zdawczo-odbiorczą drugiej Umawiającej się Strony ustala się jak następuje:

(1) dla osób, wymienionych w punktach (1), (3) i (4) § 2 niniejszych Przepisów, w zależności od czasu, niezbędnego do ukończenia prac służbowych;

(2) dla osób, wymienionych w punkcie (2) § 2 niniejszych Przepisów, do terminu ważności wizy.

§ 9.

Personel kolejowy jednej z Umawiających się Stron, zatrudniony stale na stacji zdawczo-odbiorczej drugiej Umawiającej się Strony (art. 11 Konwencji z dnia 24 kwietnia 1924 roku), przekracza granicę państwową zgodnie z postanowieniami punktu (2) § 2 niniejszych Przepisów.

Osoby, o których mowa w niniejszym paragrafie, powinny, niezwłocznie po przybyciu na stację zdawczo-odbiorczą drugiej Umawiającej się Strony, przedstawić władzom granicznym osobiście lub przez zawiadowcę stacji swoje dokumenty do rejestracji; rejestracja ta ważna jest na miesiąc od dnia przybycia i powinna być dokonywana następnie co miesiąc. Osobom tym służy prawo swobodnego ruchu w granicach miasta (osady), przy którym położona jest stacja zdawczo-odbiorcza.

§ 10.

Właściwa Dyrekcja (Zarząd) kolejowa lub pocztowa obowiązana jest na wniosek miejscowej władzy granicznej drugiej Umawiającej się Strony wycofać każdego swego pracownika ze służby w ruchu granicznym.

Wniosek o wycofanie pracownika władze graniczne przesyłają za pośrednictwem Dyrekcji (Zarządu) kolejowej lub pocztowej swego Państwa.

§ 11.

Personel, wymieniony w punktach (1), (3) i (4) § 2 niniejszych Przepisów, po przybyciu na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony nie ma prawa bez specjalnego zezwolenia władz granicznych wychodzić poza granicę pasa wyłączenia stacji zdawczo-odbiorczej, jak również opuszczać wagonów i parowozów na szlaku pomiędzy granicą państwową a odnośną stacją zdawczo-odbiorczą, jeżeli tego nie wymagają warunki bezpieczeństwa ruchu. Personel ten obowiązany jest wracać na własne terytorjum w pełnym składzie. Wyjątki mogą mieć miejsce tylko w wypadkach zasługujących na specjalne uwzględnienie i za każdorazowym zezwoleniem zawiadowcy stacji zdawczo-odbiorczej, po uzgodnieniu z władzami granicznymi. W takich wypadkach zawiadowca tej stacji wydaje nowy wykaz imienny, zaznaczając w nim,

§ 8.

Срок пребывания на территории другого Государства персонала одной из Договаривающихся Сторон, командированного на передаточную станцию другой Договаривающейся Стороны, устанавливается следующий:

(1) для лиц, указанных в пунктах (1), (3) и (4) § 2 настоящих Правил—в зависимости от времени, необходимого для окончания служебного дела;

(2) для лиц, указанных в пункте (2) § 2 настоящих Правил—на срок действительности визы.

§ 9.

Железнодорожный персонал одной из Договаривающихся Сторон, занятый на постоянной работе на передаточной станции другой Договаривающейся Стороны (ст. 11 Конвенции 24 апреля 1924 года), переходит государственную границу в порядке постановлений пункта (2) § 2 настоящих Правил.

Лица, о которых идет речь в настоящем параграфе, должны немедленно по прибытии на передаточную станцию другой Договаривающейся Стороны, представить пограничным властям, непосредственно или через начальника станции, свои документы для регистрации; эта регистрация действительна на один месяц со дня прибытия и должна возобновляться затем каждый месяц. Эти лица пользуются правом свободного передвижения в пределах города (поселения), при котором расположена передаточная станция.

§ 10.

Надлежащее железнодорожное или почтовое управление (дирекция) обязано по предложению местных пограничных властей другой Договаривающейся Стороны отозвать любого своего служащего с работы в пограничном движении.

Предложение об отзывании служащего пограничные власти пересылают через посредство железнодорожного или почтового управления (дирекции) своего Государства.

§ 11.

Персонал, указанный в пунктах (1), (3) и (4) § 2 настоящих Правил, по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны, не имеет права без особого разрешения пограничных властей выходить за пределы полосы отчуждения передаточной станции, а равно покидать вагоны и паровозы на перегоне между государственной границей и подлежащей передаточной станцией, если этого не требуют условия безопасности движения. Этот персонал должен возвращаться на свою территорию в полном составе. Исключения могут иметь место только при наличии уважительных причин и с разрешения в каждом отдельном случае начальника передаточной станции, по соглашению с пограничными властями. В таких случаях начальник этой станции выдает новый

na jakiej podstawie odnośny personel przekracza granicę.

§ 12.

Paszporty, dowody osobiste, wykazy imienne i zaświadczenia, o których mowa w niniejszych Przepisach, powinny być okazywane organom bezpieczeństwa lub ochrony granic, na ich żądanie.

§ 13.

Paszporty, wykazy imienne i zaświadczenia, o których mowa w niniejszych Przepisach, upoważniają personel, czynny w komunikacji granicznej do bezpłatnych przejazdów pomiędzy stacjami zdawczo-odbiorczymi, otwartymi dla tej komunikacji.

§ 14.

Przez władze graniczne, o których mowa w niniejszych Przepisach, należy rozumieć ze strony Rzeczypospolitej Polskiej właściwe powiatowe władze administracji ogólnej, a ze strony Związku Socjalistycznych Republik Rad straż graniczną.

J. Ł.

M. J.

Wzór Nr. 1.

Wykaz imienny Nr.

Obsługi (drużyny, personelu) pociągu Nr.
 wysłanego do stacji
 dnia o godz.

Nr. porz.	Imiona i nazwiska	Wiek	Charakter służbowy	Nr. dowodu osobistego i przez kogo wystawiony

..... dnia
 pieczęć

Zawiadowca stacji
 Naczelnik Urzędu Pocztowego

именной список, делает в нем отметку, на основании чего соответствующий персонал переходит границу.

§ 12.

Паспорты, удостоверения личности, именные списки и свидетельства, о которых идет речь в настоящих Правилах, должны предъявляться органам безопасности или пограничной охраны, по их требованию.

§ 13.

Паспорты, именные списки и свидетельства, о которых идет речь в настоящих Правилах, предоставляют право персоналу, выполняющему свои функции в пограничном сообщении, на бесплатный переезд между передаточными станциями, открытыми для этого сообщения.

§ 14.

Под пограничными властями, о которых идет речь в настоящих Правилах, надлежит понимать со стороны Польской Республики — надлежащие уездные власти общей администрации, со стороны Союза Советских Социалистических Республик пограничную охрану.

J. Ł.

M. J.

Форма № 1.

Именной список №
 Обслуживающего персонала (бригады)
 поезда № высланного до станции
 дня в час

№ № п. п.	Имя и фамилия	Возраст	Занимаемая должность	№ удостоверения личности и кем выдано

..... дня
 (печать)

Начальник станции
 Начальник почтового Управления

Wzór Nr. 2.

Форма № 2.

Zaświadczenie Nr.

Свидетельство №.....

Nazwisko

Фамилия

Imię

Имя

Obywatelstwo

Гражданство.....

Jest zatrudniony w Międzynarodowym Towarzystwie
Wagonów Sypialnych i Wielkich Ekspresów Euro-
pejskich w charakterze

Занят в Международном Обществе Спальных Ва-
гонов и Больших Европейских Экспрессов в ка-
честве

Na szlaku

По линии

Ważne do dnia.....

Действителен до.....

Warszawa, dnia.....

Варшава, дня..... года.

Podpis Dyrekcji Okręgowej Kolei

(печать)

Państwowych w Warszawie.....

Подпись Окружной Дирекции Польских
Государственных Железных Дорог
в Варшаве.....

(pieczęć)

Zaznajomiwszy się z powyższym Protokołem i jego załącznikami, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 10 maja 1935 r.

(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów

(—) *W. Sławek*

Minister Spraw Zagranicznych

(—) *Beck*

L. S.