

§ 2. Aż do utworzenia na obszarach powyższych urzędów skarbowych podatków i opłat skarbowych, czynności, poruczone im powołaniami rozporządzeniami, wykonywać będą inspektoraty skarbowe.

§ 3. W miejsce terminu 1 listopada 1920 r., podanego w ustępie 1 § 29 rozporządzenia wymienionego w p. 4, § 1 niniejszego rozporządzenia, ustanawia się termin 1 grudnia 1921 r.

§ 4. Termin 4 października 1921 r., wyznaczony w § 32 rozporządzenia wymienionego w p. 6, § 1 niniejszego rozporządzenia, zmienia się na 4 grudnia 1921 r., zaś termin, wskazany w § 48 tego rozporządzenia, na 14 listopada 1921 r.

§ 5. Rozporządzenia wymienione w § 1 niniejszego rozporządzenia winny być stosowane na terenach w tym paragrafie wymienionych od dnia 14 listopada 1921 r.

Minister Skarbu:

Michalski

Kierownik Ministerstwa Przemysłu i Handlu:

Henryk Strasburger

Minister Poczty i Telegrafów:

Stęśłowicz

683.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 31 października 1921 roku

w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czeskosłowackich.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie osób, bagażu i towarów, oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. Praw z 1919 r. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Między stacjami kolei polskich i stacjami kolei czeskosłowackich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową na następujących warunkach:

I.

Przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencja Berneńska) z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi dodatkami oraz wspólnymi postanowieniami dodatkowymi do tej Konwencji, jednak z następującymi wyjątkami:

1) Do artykuła 3.

Oprócz przedmiotów wymienionych w § 1 ust. (1) przepisów wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej kolej nie przyjmuje do przewozu na zasadzie bezpośrednich listów przewozowych następujących towarów:

- a) złota, srebra i platyny w sztabach, proszku i wyrobach, pieniędzy i monet, papierów wartościowych, dokumentów, drogich kamieni, pereł, cennych koronek i haftów, oraz dzieł sztuki jako to: malowideł, obrazów, rzeźb, wyrobów brązowych, antyków i innych przedmiotów uważanych za kosztowności w jednym z obu państw. Jako takie uważa się: w Czechosłowacji: korale, towary złote, srebrne i platynowe oraz drogie futra;
- b) zwłok.

2) Do artykuła 6.

- a) Do każdej przesyłki ma być dodany międzynarodowy list przewozowy na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na czeskosłowackich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem czesko-francuskim albo słowacko-francuskim. W każdym jednak wypadku nadawca winien przekreślić w liście przewozowym uwagę powołującą się na Międzynarodową Konwencję i w jej miejsce wstawić: „Do kontraktu o przewóz stosuje się postanowienia dotyczące komunikacji towarowej między Polską a Czechosłowacją”.
- b) Listy przewozowe na przesyłki nadane na stacjach polskich winny być przez nadawcę wypełniane w języku polskim, w odwrotnym zaś kierunku w języku czeskim, słowackim albo niemieckim.
- c) Nadawca ma wskazać w liście przewozowym drogę przewozową podając tę stację graniczną polsko-czeskosłowacką, przez którą przesyłka ma przejść. Listów przewozowych, na których droga przewozowa nie jest wskazana nie przyjmuje się. Informacji co do tego, jakie stacje graniczne polsko-czeskosłowackie są w danej chwili otwarte dla komunikacji bezpośredniej, udziela stacja nadawcza.

3) Do artykuła 7.

Kolej nie odpowiada za szkody, powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia na liście przewozowym nazwy stacji odbiorczej albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień przewozowych.

4) Do artykuła 10.

Nadawca przesyłek, na których wywóz lub przywóz wymagane jest zezwolenie władz odnośnego państwa, obowiązany jest dołączyć takowe do listu przewozowego. Kolej nie jest jednak obowiązana badać właściwości tych dokumentów. W razie ich braku odmówi się przyjęcia przesyłki. Jeżeli brak takiego papieru, albo jego nieformalność zauważy się dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, wstrzyma się dalszy przewóz przesyłki i postawi się do dyspozycji nadawcy. Nadawca odpowiada wobec kolei za wszystkie skutki braku albo niewłaściwości zezwolenia na wywóz względnie przywóz, przeto ponosi także wszelkie koszty (np. składowe i postojowe) narosłe z powodu wspomnianego przetrzymania przesyłki.

5) Do artykuła 12.

Opłaty przewozowe i inne należności za przewóz od stacji nadawczej do granicy państwa winien uiścić zgóry nadawca, od granicy zaś państwa do stacji przeznaczenia — odbiorca. Należności narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje sąsiednie, za-

płacić ma dodatkowo nadawca za odpowiednim pokwitowaniem. Dla zabezpieczenia tych należności może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

Przewoźne i inne opłaty obliczają się od i do granicy państwa na zasadzie odnośnych taryf wewnętrznych lub związkowych.

Przy przejściu przesyłki z jednej kolei na drugą stosuje się taryfy, obowiązujące w dniu przejścia.

Jeżeli przewóz przesyłki drogą przez nadawcę wskazaną, nie może być dokonany wskutek jakichkolwiek przeszkód i przesyłkę skierowano na drogę okólną, winien nadawca uiścić dodatkowo opłatę przewozową za odległość przebytą.

6) Do artykułu 13.

Obciążanie przesyłek zaliczeniami i wydatkami w gotowiźnie jest niedopuszczalne.

7) Do artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują, lecz stosują się odnośne przepisy wewnętrzne.

8) Do artykułu 15.

Zlecenia dodatkowe nadawcy są dopuszczalne, dopóki przesyłka nie przekroczyła granicy państwa wysyłającego. Jeżeli przesyłka przeszła przez linię graniczną, zlecenia dodatkowe są niedopuszczalne z wyjątkiem zleceń, na podstawie których zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej albo zleceń, zarządzanych przez kolej w myśl artykułu 18 i 24 Konwencji Międzynarodowej, o ile list **przewozowy** nie jest jeszcze przez odbiorcę wykupiony.

9) Do artykułów 12, 26 i 27.

Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z powodu zaginięcia przesyłki, braku wagi lub uszkodzenia uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej. Reklamacje o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

Prawo roszczeń może być przekazane (cedowane) tylko przez odbiorcę nadawcy lub przez nadawcę odbiorcy. Innym osobom prawo to przekazane (cedowane) być nie może, co nie pozbawia osób trzecich prawa występowania w imieniu nadawcy lub odbiorcy z roszczeniem do kolei na podstawie pełnomocnictwa.

10) Do artykułów 30, 34 i 37.

Odpowiedzialność kolei ogranicza się co do przesyłek nadanych do końca grudnia 1921 r. w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Czechosłowacji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 1,50 kor. czeskosłowackich, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 50 marek polskich za jeden kilogram.

11) Do artykułu 38.

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

II.

1. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, próżne, oraz towary w nich załadowane przewozi się na zasadzie postahowień taryfowych, obowiązują-

cych na kolejach biorących udział w przewozie, z zachowaniem przepisów niżej przytoczonych. Właściciel wagonu ma prawo dysponowania nim.

2. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, wysyłane pod naładunek albo zwracane opróżnione, należy kierować zgodnie z dyspozycją właściciela albo dzierżawcy do tej granicznej stacji przejściowej, przez którą one mają wrócić albo już przeszły z ładunkiem. W tym celu powinien właściciel albo dzierżawca wagonu porozumieć się z nadawcą wagonu ładownego i ustalić z nim graniczną stację przejściową, którą należy wskazać w liście przewozowym.

3. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, wysyłane pod naładunek albo zwracane opróżnione, przewozi się bez listu przewozowego bezpłatnie, o ile przewóz tych wagonów z ładunkiem na jednakowym szlaku tej samej kolei uskuteczniono w przeciągu 2 miesięcy przed rozpoczęciem przebiegu próżnego, albo dokonano go w takim samym terminie po ukończeniu przebiegu próżnego.

4. Za przebiegi próżne niewyrównane całkowicie przebiegami ładowniczymi na szlakach kolei uczestniczących w wymienionych dwumiesięcznym terminie, przewoźne pobiera się od odbiorcy, względnie od nadawcy wagonu. Przewoźne oblicza się według stawek obowiązującej taryfy wewnętrznej dla taboru kolejowego na własnych kołach.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod I i II są miarodajne przepisy przewozowe obowiązujące w komunikacji wewnętrznej kolei obu państw uczestniczących w przewozie.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 listopada 1921 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą: rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 15 października 1919 r. (Dz. Ustaw № 83, poz. 455), oraz rozporządzenia z dnia 29 maja i 30 października 1920 r. (Dz. Ustaw № 45, poz. 283 i № 102, poz. 678 i 679) i z dnia 30 grudnia 1920 r. (Dz. Ustaw № 5, poz. 29 z 1921 r.).

Minister Kolei Żelaznych:

Sikorski

Minister Skarbu:

Michalski

Minister Przemysłu i Handlu:

w z. *Henryk Strasburger*

Tłoczono w Drukarni Państwowej
z polecenia Ministra Sprawiedliwości.

15607 P

Konto czekowe Pocz. Kasy Oszczędności 30130.

OD REDAKCJI. Celem uniknięcia przerwy w wysyłce Dziennika Ustaw aprasza się pp. prenumeratorów o wpłacenie należności za IV kw. 1921 r. w wysokości 500 mk., ewentualnie zaległej za III kw. w wysokości 350 mk. na dołączone blankiety Pocz. Kasy Oszczędnościowej.