

jusza nadawcy, który ponosi odpowiedzialność za skutki niedokładnego lub mylnego tłumaczenia.

B. Nadawca winien wskazać drogę przewozu, podając w liście przewozowym stacje graniczne przejściowe z jednego państwa do drugiego. Listy przewozowe, nie zawierające tych danych, nie będą przyjmowane. Informacji co do stacji granicznych otwartych do przewozu udzielają stacje kolejowe nadawcze.

C. Konwojenci nie są dopuszczani do przewozu, z wyjątkiem osób towarzyszących przesyłkom zwierząt i taborowi, biegnącemu na własnych kołach.

D. Z przewozu są wyłączone:

a) złoto, platyna i srebro w sztabach proszku i wyrobach, pieniądze i monety ze szlachetnych metali oraz papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, cenne koronki, cenne hafty i inne kosztowności, następnie dzieła sztuki jako to: malowidła, obrazy, posągi i przedmioty z brązu, antyki o wartości artystycznej, przyczem do innych kosztowności zalicza się te przedmioty, które według obowiązujących postanowień dla wewnętrznej komunikacji są uważane jako takie w jednym z Państw, uczestniczących w komunikacji. Zaliczają się do nich obecnie:

(1). W Polsce: przedmioty, wymienione pod lit. a).

(2). W Rzeczypospolitej Czechosłowackiej: oprócz wymienionych pod lit. a), korale, wyroby ze złota i srebra i platyny, szczególnie cenne futra, filmy.

(3). W Rumunii: przedmioty, wymienione pod lit. a).

b) Zwłoki.

E. Opłaty przewozowe oraz inne należności obliczane będą według taryf wewnętrznych i istniejących, ewentualnie taryf związkowych za wskazaną drogę przewozu.

Dla obliczania przewoźnego przy przejściu przesyłki z jednej kolei na inną miarodajne są taryfy, obowiązujące w dniu przejścia przesyłki. Przy przekartowaniu będą stosowane taryfy obowiązujące odnośne stacje w dniu przekartowania.

F. Przesyłki podlegają w obu kierunkach na przestrzeni do granicy rumuńskiej (Śniatyn-Zalucze transito) obowiązkowemu ofrankowaniu, które obejmuje opłaty przewozowe, należności dodatkowe oraz koszt formalności celnych i wydatki w gotowości.

Powstałe na przestrzeni od granicy polsko-rumuńskiej opłaty przewozowe i dodatkowe, celne oraz wydatki w gotowości winny być przekazywane na odbiorcę.

W zależności od powyższego wydatki w gotowości poczynione w drodze do granicy polsko-rumuńskiej, jak również opłaty celne i inne dodatkowe obciążają nadawcę; także opłaty powstałe na przestrzeni od granicy polsko-rumuńskiej pobiera się od odbiorcy.

G. Jeżeli wskutek przerw w ruchu kolejowym lub nadzwyczajnych przeszkód komunikacyjnych koleje zmuszone będą przesyłać przesyłki drogą okólną, to przewoźne oblicza się za drogę istotnie przebytą.

H. Do listu przewozowego oprócz dokumentów, dotyczących wypełnienia przepisów celnych, po-

datkowych lub policyjnych, nadawca obowiązany jest przedstawić dokumenty, wydawane na prawo wwozu, przewozu tranzytem i wywozu przesyłki. Kolej nie ma obowiązku sprawdzania dokładności i zupełności tych dokumentów.

Jeżeli się okaże brak lub niedokładność należnych dokumentów, wówczas może nastąpić odmowa przyjęcia przesyłki do przewozu. Gdy brak taki lub niedokładność zostanie stwierdzoną dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany, przesyłka zaś oddana do rozporządzenia nadawcy.

I. Obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami w gotowości jest niedopuszczalne.

J. Dodatkowe zlecenia nadawcy w myśl art. 15 Konwencji Międzynarodowej są dopuszczalne wówczas tylko, dopóki przesyłka nie przekroczyła granicy państwa.

Jeżeli przesyłka znajduje się już poza granicą państwa gdzie była nadana, to zlecenie dodatkowe może być uczynione przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę tylko co do zmiany osoby odbiorcy — o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 Konwencji Międzynarodowej.

K. Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z powodu zaginięcia przesyłki braku wagi lub uszkodzenia, oraz przekroczenia terminu dostawy uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej.

L. Roszczenia o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

M. Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych:

*Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu:

*Jastrzębski*

Minister Przemysłu i Handlu:

*Stefan Ossowski*

493.

## Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 8 lipca 1922 r.

o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy stacją Wiedeń Dworzec Północny (Nordbahnhof) a Rumunią przez Czechosłowację i Polskę.

Na mocy dekretu z dnia 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. Pr. P. P. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Pomiedzy Rumunją a stacją Wiedeń Dworzec Północny (Nordbahnhof) będą dokonywane w myśl porozumienia pomiedzy interesowanymi zarządami kolejowymi od dnia 1 lipca 1922 r. bezpośrednio przewozy towarów na szlaku Breclava (Lundenburg) — Petrovice ve Slesku — Śniatyn Załucze — Grigore Ghica Voda.

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

A. Do przewozu będą przyjmowane tylko przesyłki wagonowe; jako takie będą uważane wszelkie przesyłki, za które opłata przewozowa pobierana jest co najmniej za 5.000 kg.

B. O ile stacja wysyłająca przyjęła przez pomylkę list przewozowy bez przekładu, przewidzianego w art. 2 ustępu (3) postanowień wykonawczych do art. 6 Konwencji Międzynarodowej, to zdawca stacja graniczna obowiązana jest dokonać tego tłumaczenia. W tym razie kolej poczytywaną będzie za mandatarjusza nadawcy, który ponosi odpowiedzialność za skutki niedokładnego lub mylnego tłumaczenia.

C. Nadawca winien wypisać w liście przewozowym wyżej podaną drogę przewozu. Listy przewozowe nie zawierające tej wzmianki mogą być nieprzyjęte.

D. Przewóz konwojentów, z wyjątkiem osób towarzyszących przesyłkom zwierząt i taborowi, biegnącemu na własnych kołach, jest niedopuszczalny.

E. Z przewozu są wyłączone:

a) Złoto, srebro i platyna w sztabach, proszku i wyrobach, pieniądze i monety ze szlachetnych metali, papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, cenne koronki, cenne hafty oraz wszelkie inne kosztowności, następnie dzieła sztuki, jako to: malowidła, obrazy, posągi i przedmioty z brązu, antyki o wartości artystycznej, przyczem do „innych kosztowności” zalicza się te przedmioty, które według obowiązujących postanowień dla wewnętrznej komunikacji są uważane jako takie w Austrii lub Czechosłowacji, Polsce lub Rumunji.

(1) W Austrii: wyroby ze złota, srebra, platyny, drogie kamienie i prawdziwe perły, zegarki precyzyjne, tiule z czystego jedwabiu, aksamity z czystego jedwabiu farbowane, wytłaczane albo haftowane oraz wyroby z nich, aksamity i materje w desenie z czystego jedwabiu do pokrycia mebli, dywany jedwabne, szczególnie cenne futra jako to: bobry, lisy niebieskie chinchilla, gronostaje, kuny, łasice, wydry, karakuły, foki, wydry, morskie, lisy srebrne, skunksy i sobole oraz wyroby z nich, pióra strusie, rajery i marabuty tudzież wyroby z nich, olejek różany.

(2) W Rzeczypospolitej Czechosłowackiej: korale, wyroby ze złota, srebra i platyny, szczególnie cenne futra, filmy.

(3) W Polsce: tylko przedmioty wyszczególnione pod lit. a).

(4) W Rumunji: tylko przedmioty wyszczególnione pod lit. a).

F. Opłaty przewozowe, oraz inne należności obliczane będą według taryf wewnętrznych i istniejących ewentualnie taryf związkowych za wskazaną drogę przewozu.

Dla obliczania przewoźnego przy przejściu przesyłki z jednej kolei na inną miarodajne są taryfy, obowiązujące w dniu przejścia przesyłki.

Przy przekartowaniu stosowane będą taryfy, obowiązujące odnośną stacją w dniu przekartowania.

G. Opłaty przewozowe i dodatkowe podlegają ofrankowaniu w obydwu kierunkach do granicy polsko-rumuńskiej; za dalszą zaś przestrzeń są przekazywane na odbiorcę.

Opłaty dodatkowe, koszta formalności celnych i wydatki w gotowiznie, powstałe w drodze na stacjach austriackich, czechosłowackich lub polskich, będą pobierane dodatkowo od nadawcy na stacji Wiedeń Dworzec północny.

Opłaty dodatkowe i inne należności, powstałe na stacjach rumuńskich, będą pobierane na rumuńskich stacjach nadawczych lub odbiorczych.

H. Jeżeli skutek przerw w ruchu kolejowym lub nadzwyczajnych przeszkód komunikacyjnych koleje zmuszone będą przesyłać przesyłki drogą okólną to przewoźne oblicza się za drogę istotnie przebytą.

I. Do listu przewozowego oprócz dokumentów dotyczących wypełnienia przepisów celnych, podatkowych lub policyjnych, nadawca obowiązany jest przedstawić dokumenty, wydawane na prawo wwozu, przewozu tranzytem i wywozu przesyłki. Kolej nie ma obowiązku sprawdzania dokładności i zupełności tych dokumentów.

Jeżeli się okaże brak lub niedokładność należnych dokumentów, wówczas może nastąpić odmowa przyjęcia przesyłki do przewozu. Gdy brak taki lub niedokładność zostanie stwierdzoną dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany, przesyłka zaś oddaną do rozporządzenia nadawcy.

J. Obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami w gotowiznie jest niedopuszczalne.

K. Dodatkowe zlecenia nadawcy w myśl art. 15 Konwencji Międzynarodowej są dopuszczalne wówczas tylko dopóki przesyłka nie przekroczyła granicy państwa.

Jeżeli przesyłka znajduje się już poza granicą państwa, gdzie była nadana, to zlecenie dodatkowe może być uczynione przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę tylko co do zmiany osoby odbiorcy — o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 Konwencji Międzynarodowej.

L. Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z powodu zaginięcia przesyłki, braku wagi lub uszkodzenia oraz przekroczenia terminu dostawy uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej.

M. Roszczenia o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

N. Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych:

*Ludwik Zagórny-Marynowski*

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

494.

## Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 8 lipca 1922 r.

o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem z jednej strony, a Rumunią z drugiej strony.

Na mocy dekretu z dnia 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. P. P. P. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Pomiedzy stacjami kolei polskich oraz stacjami kolei położonemi na obszarze W. M. Gdańska, pozostającemi pod polskim zarządem kolejowym, z jednej strony, a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, zaprowadza się z dniem 1 lipca 1922 r. bezpośrednia komunikacja towarowa na następujących warunkach ogólnych:

### A. Postanowienia przewozowe ogólne.

Przewóz przesyłek dokonywać się będzie na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Konwencji Berneńskiej) z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi uzupełnieniami oraz wspólnymi postanowieniami dodatkowemi, jednak z następującemi postanowieniami szczegółowemi:

### Postanowienia szczegółowe.

#### 1. Przedmioty nieprzyjmowane do przewozu (art. 3).

Z przewozu za pośrednictwem międzynarodowemi listami przewozowemi są wyłączone, oprócz przedmiotów wymienionych w § 1 (1) postanowień wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej, następujące przesyłki:

a) złoto, srebro i platyna w sztabach, proszku i wyrobach, pieniądze i monety ze szlachetnych metali, papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, cenne koronki i hafty oraz inne kosztowności, wreszcie dzieła sztuki, jakoto: malarstwa, obrazy, rzeźby, antyki o wartości artystycznej i inne kosztowności, które według obowiązujących postanowień dla wewnętrznej komunikacji uważane są jako takie w jednym z państw, uczestniczących w komunikacji.

b) Zwłoki.

#### 2. Treść listu przewozowego. Droga przewozu (art. 6).

a) O ile stacja wysyłająca przyjęła przez pomyłkę list przewozowy bez przekładu, przewidzianego w art. 2 ustęp (3) postanowień wykonawczych do art. 6 Konwencji Międzynarodowej, to zdawca stacja graniczna obowiązana jest dokonać tego tłumaczenia. W tym razie kolej poczytywana będzie za mandatarjusza nadawcy, który ponosi odpowiedzialność za skutki niedokładnego lub mylnego tłumaczenia.

b) Kolej oznacza drogę dla przewozu i do obliczenia przewoźnego.

#### 3. Odpowiedzialność za wskazania zamieszczone w liście przewozowym (art. 7).

Kolej nie odpowiada za straty, powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia w liście przewozowym nazwy stacji przeznaczenia albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień przewozowych.

#### 4. Dokumenty celne, podatkowe i policyjne (art. 10).

Oprócz załączonych do listu przewozowego dokumentów, dotyczących wypełnienia przepisów celnych, podatkowych lub policyjnych, nadawca obowiązany jest przedstawić dokumenty przewozowe, wydane na prawo wywozu, przewozu tranzytowego i wywozu przesyłki. Kolej niema obowiązku sprawdzania czy dokumenty te są sporządzane dokładnie.

Jeżeli okaże się brak dokumentów, mających być dołączonemi lub ich niedokładność, wówczas przesyłka może być nieprzyjęta do przewozu. Gdy brak taki lub niedokładność zostanie stwierdzona dopiero w drodze, to dalszy przewóz może być wstrzymany, przesyłka zaś oddana do rozporządzenia nadawcy, który ponosi także wszelkie koszty, powstałe z powodu przetrzymania przesyłki (np. składowe, postojowe).

#### 5. Obliczanie przewoźnego. (art. 11).

a) Opłaty przewozowe oraz inne należności dodatkowe obliczane będą za drogę przewozu według obowiązujących taryf wewnętrznych uczestniczących kolei:

- (1) przy przewozie przez Śniatyn-Zalucze—Grigore Ghica Voda na podstawie łącznej odległości kilometrycznej od i do granicy państwa;
- (2) przy przewozie przez Stefanesti na podstawie odległości kilometrycznej od i do stacji łącznej Stefanesti.

b) Do obliczenia przewoźnego przy przejściu przesyłki z jednej kolei na inną stosowane będą taryfy, obowiązujące w dniu przejścia przesyłki.

c) Przy przekartowaniu stosowane będą taryfy, obowiązujące odnośną stacją w dniu przekartowania.

d) Dla obliczania opłat przewozowych oraz należności dodatkowych, klasyfikacji towarów, wysokości przewoźnego i t. p. miarodajne są:

- (1) w komunikacji towarowej polsko-rumuńskiej taryfy towarowe wewnętrzne polskie i rumuńskie;
- (2) w komunikacji towarowej gdańsko-rumuńskiej tranzytem przez Polskę oprócz taryf, wskazanych pod (1) d) taryfy gdańskie, obowiązujące na obszarze W. M. Gdańska (od i do Tczewa).