DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

20 maja № 50. Rok 1925.

TREŚĆ:

KONWENCJA:

Poz.: 344—między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 24 kwietnia 1924 r. 669

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE:

Poz.: 345—z dnia 9 maja 1925 roku w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie wraz z Protokółem dodatkowym dnia 24 kwietnia 1924 r.. 692

344.

Konwencja

między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 24 kwietnia 1924 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 17 grudnia 1924 r. — Dz. U. R. P. z 1925 r. № 1, poz. 6).

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, STANISŁAW WOJCIECHOWSKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

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

Dnia dwudziestego czwartego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w Warszawie podpisana została pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Rad Konwencja o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej wraz z Protokółem dodatkowym, które to Konwencja i Protokół brzmią słowo w słowo jak następuje:

Konwencja między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej.

Rzeczpospolita Polska z jednej strony, a Związek Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony, pragnąc zawrzeć Konwencję o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej między obu Państwami, mianowały w tym celu jako swoich Pełnomocników:

Rzeczpospolita Polska pp.: Bronisława Chodkiewicza, Franciszka Moskwę i Kazimierza Tyszyńskiego.

Związek Socjalistycznych Republik Rad pp.: Grzegorza Biesiedowskiego, Jana Mironowa, Piotra Orłowa i Konstantyna Miaskowa, którzy, po wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone we właściwej formie, uzgodnili co następuje:

Art. 1.

Pomiędzy kolejami żelaznemi Rzeczypospolitej Polskiej, a kolejami żelaznemi Związku Socjalistycznych Republik Rad ustanawia się bezpośrednią osobową i towarową komunikację kolejową.

Dla powyższej komunikacji obowiązują się obie umawiające się Strony utrzymywać normalny ruch kolejowy przez następujące stacje zdawczo-odbiorcze:

Polskie stacje:	Sowieckie stacje:
I. Zahacie	Farinowo
II. Stołpce	Niegorełoje
III. Mikaszewicze	Żytkowiczi
IV. Zdołbunowo	Szepietowka
V. Podwołoczyska	Wołoczysk

Interesowane zarządy kolejowe będą władne dla powyższej komunikacji podejmować we wzajemnem porozumieniu normalny ruch kolejowy również przez inne stacje zdawczo-odbiorcze.

Конвенция между Союзом Советских Социалистических Республик и Польской Республикой о прямом пассажирском и товарном сообщении.

Польская Республика с одной стороны и Союз Советских Социалистических Республик с другой стороны, желая заключить Конвенцию о прямом пассажирском и товарном железнодорожном сообщении между обоими государствами, назначили для этого своими уполномоченными: Польская Республика: Бронислава Ходкевича, Франциска Москва и Казимира Тышинского, а Союз Советских Социалистических Республик, Григория Беседовского, Ивана Миронова, Петра Орлова и Константина Мяскова, которые, после обмена полномочиями, признанными действительными и составленными в надлежащей форме, согласились о нижеследующем:

Ст. 1.

Между железными дорогами Союза Советских Социалистических Республик и железными дорогами Польской Республики устанавливается прямое пассажирское и товарное железнодорожное сообщение.

Для означенного сообщения обе договаривающиеся стороны обязуются поддерживать нормальное железнодорожное движение через следующия передаточные станции:

Советския станции:	Польские станции:
I. Фариново	Загаце
II. Негорелое	Столбце
III. Житковичи	Микашевиче
IV. Шепетовка	Здолбуново
V. Волочиск	Подволочиска

Управлениям заинтересованных железных дорог предоставляется право открывать, по взаимному соглашению, для означенного сообщения нормальное железнодорожное движение также через другие передаточные станции.

Czynności zdawczo-odbiorcze będą mogły być przeniesione przez każdą z umawiających się Stron na stacje, położone bliżej granicy państwowej, po poprzedniem zawiadomieniu o tem Strony drugiej.

Przewóz ładunków będzie się odbywał w rzeczonej komunikacji pomiędzy wszystkiemi stacjami kolejowemi umawiających się Stron, otwartemi dla czynności towarowych w wewnętrznej komunikacji bezpośredniej. Przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej będzie się odbywał pomiędzy określonemi stacjami, których listę będzie się ustalało na zjazdach kolejowych. (Art. 16 i 1 Protokółu dodatkowego).

Операции по приему и сдаче могут быть перенесены каждою из договаривающихся сторон на станции, расположенные ближе к границе государства, по предварительном о том уведомлении другой стороны.

Перевозка грузов в поименованном сообщении будет производиться между всеми станциями железных дорог договаривающихся сторон, открытыми для грузовых операций в прямом внутреннем сообщении. Перевозка пассажиров и багажа в прямом сообщении производится между определенными станциями, перечень которых устанавливается на железнодорожных С'ездах (ст. 16 и I Дополнит. протокол).

Art. 2.

Stacje zdawczo-odbiorcze obu Stron (art. 1) i tory, łączące je, powinny być tak urządzone, aby pociągi kolei zdającej mogły dojeżdżać do stacji przyjmującej.

O ile osobne umowy graniczne (stacyjne) (art. 5) nie przewidują inaczej, zdawanie ładunków i bagażu, oraz przesiadanie się podróżnych będzie się odbywało na stacji zdawczo-odbiorczej (art. 1) kolei przyjmującej.

Umawiające się Strony zobowiązują się urządzać swoje stacje zdawczo - odbiorcze odpowiednio do rozmiaru przewozów i wymagań ruchu.

Strony zobowiązują się również zapewnić sobie wzajemnie, w miarę potrzeb komunikacji sąsiedzkiej, korzystanie z urządzeń stacyjnych i wymianę usług z nią połączonych, a w miarę możności wzajemne dostarczanie pomieszczenia na mieszkania dla personelu służbowego kolei sąsiedniej, zatrudnionego stale lub czasowo na stacji zdawczo-odbiorczej (II Prot. dodatk.).

Ст. 2.

Передаточные станции обоих сторон (ст. I) и пути их соединяющие должны быть так устроены, чтобы поезда дороги сдающей могли доходить до станции принимающей.

Поскольку особыми узловыми соглашениями (ст. 5) не будет предусмотрен иной порядок, передача грузов и багажа, а равно пересадка пассажиров будет совершаться на передаточной станции принимающей дороги (ст. I).

Договаривающиеся стороны обязуются оборудовать свои пограничные передаточные станции в соответствии с размерами перевозок и потребностями движения.

Равным образом договаривающиеся стороны обязуются взаимно обеспечить, по мере потребности смежного движения, пользование станционными устройствами и взаимное оказание услуг с ним связанных и, по возможности, взаимное предоставление жилых помещений для служебного персонала соседней дороги, постоянно или временно работающего на передаточной станции (II Доп. прот.).

Art. 3.

Obie umawiające się Strony zobowiązują się do udzielania sobie wzajemnie pomocy w razie nieszczęśliwych wypadków lub niedomagań ruchu na pogranicznych szlakach i stacjach. Osobne umowy graniczne (stacyjne) (art. 5) mają ściśle określić terytorjum, na które rozciąga się to zobowiązanie, oraz ustalić sposób udzielania pomocy (III Prot. dodatk.).

Ст. 3.

Обе договаривающиеся стороны обязуются взаимно оказывать помощь при несчастных случаях или затруднениях в движении на пограничных участках и станциях. Особые узловые соглашения (ст. 5) должны содержать точное определение территории, на которую распространяется это обязательство, и установить порядок оказания помощи (III Доп. прот.).

Art. 4.

Ruch pociągów między stacjami granicznemi ma się odbywać według rozkładów jazdy, ustalanych perjodycznie we wzajemnem porozumieniu Zarządów interesowanych kolei sąsiednich, z uwzględnieniem ruchu pociągów bezpośredniej komunikacji międzynarodowej pasażerskiej, potrzeb komunikacji pocztowej oraz rozmiaru przewozów.

Art. 5.

W rozwinięciu niniejszej Konwencji mają być spisane osobne umowy graniczne (stacyjne) pomiędzy Zarządami kolejowemi z udziałem innych władz interesowanych, które to umowy, oprócz spraw, przekazanych im przez inne artykuły niniejszej Konwencji, powinny pomiędzy innemi 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;

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 i przesyłania korespondencji służbowej, oraz określenie, w jakim języku ma się odbywać porozumiewanie się wzajemne stacyj granicznych i zdawczo-odbiorczych (art. 1-szy) 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 materjałów (wody, węgla, smarów i t. p.) i obrachunku za nie, tudzież sposób okazywania i opłaty wzajemnych usług na wymienionych stacjach i szlakach (art. 2);

5) wysokość wynagrodzenia za wykonywanie trakcji pociągów parowozem jednej Strony na szlaku między linją graniczną a stacją zdawczo-odbiorczą drugiej Strony;

Ст. 4.

Движение поездов между пограничными станциями должно производиться по расписаниям, устанавливаемым периодически по взаимному соглашению Управлений заинтересованных соседних дорог, с принятием во внимание движения поездов прямых международных пассажирских сообщений, потребностей почтового собщения и размеров перевозок.

Ст. 5.

В развитие настоящей Конвенции должны быть заключены особые узловые соглашения между Управлениями железных дорог с участием других заинтересованных Ведомств, каковые соглашения, кроме вопросов, отнесенных к ним другими статьями настоящей Конвенции, должны между прочим установить:

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

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

3) Порядок пользования железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей и пересылки служебной корреспонденции а также определение языка, на котором должны производиться взаимные служебные сношения пограничных и передаточных станций (ст. I).

4) Порядок пользования зданиями, помещениями и железнодорожными устройствами на пограничных и передаточных станциях (ст. I). и размер плат за пользование ими в тех случаях, когда они не компенсируются другой стороной натурою (ст. 6), порядок, доставления материалов (вода, уголь, смазка и т. п.) 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 стороны на перегонах между пограничной линией и передаточной станцией другой стороны;

6) warunki przekraczania granicy i pobytu na terytorjum drugiej Strony pracowników kolejowych, pocztowych i innych.

Art. 6.

Z niezbędnych dla wykonywania komunikacji sąsiedzkiej budowli, pomieszczeń i urządzeń kolejowych na stacjach zdawczo-odbiorczych (art. 1) i na szlakach pogranicznych, obie Strony korzystają bezpłatnie.

Art. 7.

Utrzymywanie i obsługa podtorza, nawierzchni, budowli i wszelkich urządzeń, służących do wykonywania ruchu sąsiedzkiego, należy do tego zarządu kolejowego, na którego terytorjum one się znajdują.

Sposób utrzymywania mostów granicznych określą postanowienia osobnych umów granicznych (stacyjnych) (art. 5 i IV Prot. dodatk.).

Art. 8.

O ile osobne umowy graniczne (stacyjne) nie ustalą inaczej, przeładunku towarów z toru ogólno-europejskiego na szeroki lub naodwrót dokonywa kolej przyjmująca, przyczem przy oddawaniu i przyjmowaniu ładunków waga i stan przesyłek będą sprawdzane przy udziale obu Stron.

Art. 9.

Rewizji celnej i paszportowej dokonywają właściwe urzędy każdej Strony na jej terytorjum (V Prot. dodatk.).

Art. 10.

O ile w niniejszej Konwencji lub też w osobnych umowach granicznych (stacyjnych) (art. 5) nie przewidziano inaczej, ruch sąsiedzki na terytorjum każdej z umawiających się Stron będzie się odbywał stosownie do ustaw i przepisów, tam obowiązujących.

Przepisy ruchu i sygnalizacji dla szlaków pomiędzy sąsiedniemi stacjami granicznemi winny być uzgodnione w osobnych umowach granicznych (stacyjnych) (art. 5), które ustalą również sposób rachuby czasu na tych szlakach.

6) Условия перехода через границу и пребывания на территории другой стороны железнодорожных, почтовых и иных агентов.

Ст. 6.

Необходимыми для выполнения смежного движения, зданиями, помещениями и железнодорожными устройствами на передаточных станциях (ст. I) и на пограничных перегонах обе стороны пользуются бесплатно.

Ст. 7.

Содержание и обслуживание полотна, верхнего строения пути, зданий, а равно и всяких других сооружений, служащих для выполнения смежного движения, лежат на обязанности того Управления железных дорог, на территории которого они находятся.

Порядок содержания пограничных мостов определяется постановлениями особых узловых соглашений (ст. 5 и IV Доп. прот.).

Ст. 8.

Поскольку особыми узловыми соглашениями не будет установлен иной порядок, перегрузка грузов с дорог широкой колеи на дороги общеевропейской колеи, или на оборот, совершается дорогою принимающей, при чем при передаче и приеме грузов вес их и состояние подлежат проверке при участии обоих сторон.

Ст. 9.

Таможенный досмотр и проверка выполняется подлежащими органами каждой стороны на ее территории (Доп. прот.).

Ст. 10.

Поскольку настоящею Конвенциею или особыми узловыми соглашениями (ст. 5) не предусмотрено иначе, смежное движение на территории каждой из договаривающихся сторон будет совершаться согласно действующих там законов и правил.

Правила движения и сигнализации на участках, соединяющих соседние пограничные станции, должны быть предусмотрены в особых узловых соглашениях (ст. 5), которыми равным образом будет определен и способ исчисления времени на этих участках.

Art. 11.

Zarządowi kolei każdej z umawiających się Stron służy prawo wyznaczenia na stację graniczną drugiej Strony swoich pracowników w niezbędnej liczbie dla dokonywania czynności zdawczo-odbiorczych.

Personel jednej ze Stron umawiających się podlega podczas służbowego pobytu na terytorjum kolejowem drugiej Strony miejscowym organom kolejowym i jest obowiązany spełniać ich zarządzenia służbowe; pod względem dyscyplinarnym personel ten odpowiada jedynie przed własnym zarządem.

Ст. 11.

Железнодорожные Управления каждой из договаривающихся сторон вправе назначить своих агентов в необходимом количестве на пограничную станцию другой стороны для производства операций по приему и передаче. Персонал одной из договаривающихся сторон во время служебного пребывания на железнодорожной территории другой стороны подчиняется местным железнодорожным органам и обязан исполнять их служебные распоряжения; в дисциплинарном отношении этот персонал остается ответственным только перед своим Управлением.

Art. 12.

Zarządy kolejowe każdej Strony ponoszą odpowiedzialność za czynności służbowe i zaniedbania swoich pracowników i robotników.

Za szkody, wyrządzone Zarządowi kolejowemu drugiej Strony działaniem, lub powstałe wskutek służbowych zaniedbań personelu, stale lub czasowo zajętego w niniejszej komunikacji, odpowiada Zarząd kolejowy tej Strony, która ten personel wyznaczyła.

Odpowiedzialność za szkody, wskazane w niniejszym artykule, określa się podług praw i przepisów, obowiązujących w miejscu ich spowodowania.

Do bagażu i towarów, a także do podróżnych, o ile odpowiedzialność nie wynikła ze spowodowania kalectwa lub śmierci podróżnego, stosują się osobne postanowienia (art. 13).

O ile śmierć lub kalectwo osób, zniszczenie lub uszkodzenie taboru, względnie środków przewozowych lub urządzeń kolejowych, nastąpiło na stacji zdawczo-odbiorczej (art. 1) lub na odcinku pomiędzy tą stacją a linją graniczną Państwa — z powodu nie uwzględnienia obowiązujących tam przepisów ruchowych lub sygnałowych (art. 10), odpowiada za nie ten zarząd kolejowy, którego pracownicy nie przestrzegali właściwych przepisów. Jeżeli szkody powstały z winy pracowników obydwóch Stron, lub jeżeli nie da się ustalić, kto mianowicie spowodował szkodę, odpowiadają za nią obydwa zarządy kolejowe w równych częściach.

Ст. 12.

Управления железных дорог каждой стороны несут ответственность за служебные действия и упущения своих агентов и рабочих.

За убытки, причиненные Управлению железной дороги другой стороны действиями или происшедшие вследствие служебных упущений персонала, работающего постоянно или временно по настоящем сообщении, отвечает Управление железной дороги той стороны, которою этот персонал назначен.

Ответственность за упомянутые в настоящей статье убытки определяется по законам и правилам, действующим в месте их причинения.

В отношении багажа и грузов, а также пассажиров, поскольку ответственность возникает не за причинение им увечья или смерти, применяются особые постановления (ст. 13).

Поскольку смерть или увечье лиц, уничтожение или повреждение подвижного состава, перевозочных средств или железнодорожных сооружений произошли на передаточной станции (ст. 1) или на участке между этою станциею и пограничною линиею государства вследствие несоблюдения действующих там правил движения или сигнализации (ст. 10), ответственность несет то Управление дороги, служащими которого не были соблюдены надлежащие правила. Если убыток произошел по вине служащих обоих сторон, а также, когда невозможно установить, кем именно причинен убыток, ответственность за таковой несут оба железнодорожные Управления в равных частях.

O każdym wypadku, w którym odpowiedzialność za szkodę może obciążyć drugą Stronę, należy tę Stronę niezwłocznie zawiadomić. Dochodzenia dla ustalenia szkody mają być prowadzone przez pełnomocników zarządów kolejowych obu Stron. Jeżeli szkoda ma być ustalona także w ładunku pocztowym, który był przewożony w wagonie pocztowym lub towarowym, należy powołać do udziału w tem dochodzeniu również przedstawicieli zarządu pocztowego (VI A. Prot. dodatk.).

Za szkody, wywołane przez zły stan szlaków, parowozów lub urządzeń kolejowych na stacjach i na szlakach odpowiada ten zarząd, który jest obowiązany do utrzymywania w należytym stanie tych szlaków, parowozów i urządzeń.

Za szkody, wywołane przez zły stan wagonów, odpowiada ten zarząd, który ostatnio przyjął te wagony pod względem technicznym.

Za szkody, wywołane działaniem siły wyższej (vis major) zarządy kolejowe nie ponoszą odpowiedzialności (VI B Prot. dodatk.).

Każda Strona ma prawo regresu do drugiej Strony, jeżeli została zniewolona prawomocnym wyrokiem sądowym do zapłaty za szkodę, za którą według niniejszych postanowień druga Strona ponosi odpowiedzialność w całości lub w części. Również takie same prawo regresu działa w wypadku, jeżeli obiedwie Strony zgodzą się, aby jedna ze Stron załatwiała w drodze pozasądowej pretensje o odszkodowanie, chociaż druga Strona ponosi odpowiedzialność za szkodę całkowicie lub w części.

Art. 13.

Przewóz podróżnych, bagażu, w tem i przesyłek nadzwyczajnych, odbywa się w niniejszej komunikacji na podstawie osobnych przepisów (zał. I).

Przewóz towarów odbywa się na podstawie Berneńskiej Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, ze wszystkiemi dodatkami i uzupełnieniami podług wydania z dnia 22 grudnia 1908 r., lecz z odchyleniami od niej, uzgodnionemi pomiędzy umawiającemi się Stronami (załącznik II), tudzież na

О каждом происшествии, ответственность за убытки от которого может лечь на другую сторону, последняя должна быть немедленно уведомлена. Расследования по установлению убытков должны быть производимы уполномоченными железнодорожных Управлений обоих сторон. Если определение убытка касается почтового груза, перевозимого в почтовых или товарных вагонах, то к участью в этом расследовании должны быть привлекаемы также и представители Почтового Ведомства (Доп. пр.)

За убытки, возникшие вследствие неисправного состояния железнодорожных устройств на станциях и перегонах, самих путей и паровозов отвечает то Управление дороги, которое обязано содержать в исправности устройства, пути и паровозы.

За убытки, возникшие вследствие неисправности вагонов, отвечает то Управление дороги, агенты которого последними приняли эти вагоны в техническом отношении.

За убытки, происшедшие от действия непреодолимой силы (vis major) Управления железных дорог не несут ответственности (УIВ. Доп. прот.).

Каждая из сторон имеет право регресса к другой стороне, если она была вынуждена правомочным судебным решением уплатить вознаграждение за убыток, за который, согласно настоящим постановлениям, несет ответственность, сполна или отчасти, другая сторона. Такое же право регресса действует в том случае, когда обе стороны придут к соглашению, чтобы претензии о вознаграждении решались во внесудебном порядке одной из сторон, хотя ответственность за убыток, сполна или отчасти, несет другая сторона.

Ст. 13.

Перевозка пассажиров и багажа, в том числе нулевого багажа, производится в настоящем сообщении на основании особого Положения (Приложение I).

Перевозка грузов производится на основании Бернской международной Конвенции о перевозке грузов по железным дорогам, со всеми к ней приложениями и дополнениями, издания от 22 декабря 1908 года, но с отступлениями от нее, согласованными между договаривающимися Сторонами (Приложение II), а равно на осно-

podstawie tych postanowień dodatkowych Międzynarodowego Komitetu Transportowego, które będą przyjęte przez umawiające się Strony.

Wszelkie zmiany w przepisach o przewozie podróżnych i bagażu (zał. I) i te zmiany, co do odchyleń od wspomnianej Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej (zał. II), które będą miały na celu częściowy lub całkowity powrót do postanowień tej Konwencji, tudzież dostosowanie się do zmian i uzupełnień, jakie w tej Konwencji mogą nastąpić, będą wprowadzane w przyszłości po wzajemnem porozumieniu i zatwierdzeniu władz komunikacyjnych umawiających się Stron.

вании тех из дополнительных постановлений международного Транспортного Комитета, которые будут приняты договаривающимися Сторонами.

Всякие изменения в положении о перевозке пассажиров и багажа (Приложение I) и те изменения в отношении отступлений от упомянутой Бернской Международной Конвенции (Приложение II), которые направлены к частичному или полному возвращению к постановлениям этой Конвенции, а равно к согласованию с могущими последовать в ней изменениями и дополнениями, подлежат в будущем введению в действие по взаимному соглашению по утверждении Ведомства Путей Сообщения договаривающихся Сторон.

Art. 14.

Za przewóz osób, bagażu i towarów w komunikacji bezpośredniej pomiędzy kolejami polskiemi i kolejami Związku Socjalistycznych Republik Rad, pobiera się opłatę przewozową i opłaty dodatkowe według taryf bezpośrednich, a w braku takich taryf tudzież za przewóz towarów tranzytem z jednego z wymienionych państw lub do jednego z nich kolejami drugiego państwa — podług sumy stawek taryfowych, obowiązujących na kolejach polskich i Z. S. R. R.

Opłaty przewozowe, należne kolejom polskim i Z. S. R. R. w tych komunikacjach oblicza się za odległość od i do linji granicznej pomiędzy umawiającemi się państwami.

Ст. 14.

За провоз пассажиров, багажа и грузов перевозимых в прямом сообщении между железными дорогами С.С.С.Р. и Польши, взимается провозная плата и дополнительные сборы по прямым тарифам, а при отсутствии таких тарифов, равно как и за перевозку грузов, идущих транзитом из одной из названных стран или в одну из них по железным дорогам другой стороны, по сумме тарифов, действующих на железных дорогах С.С.С.Р. и Польши.

Причитающиеся железным дорогам С.С.С.Р. и Польши провозные платы в этих сообщениях рассчитываются за расстояние от и до пограничной линии между договаривающимися странами.

Przy przejeździe podróżnych i przewozie bagażu odbywającym się nie na podstawie biletów i kwitów bezpośredniej komunikacji, bilety i kwity bagażowe będą wydawane do linji granicznej — a podróżni będą płacili za przejazd i przewóz bagażu od granicy do stacji zdawczo-odbiorczej drugiej Strony na tej stacji zdawczo-odbiorczej (art. 1); sposób pobierania tych opłat określą osobne umowy graniczne (stacyjne) (art. 5); władze komunikacyjne umawiających się Stron będą miały prawo we wzajemnem porozumieniu zmienić wspomniany sposób wydawania biletów jazdy i kwitów bagażowych, oraz pobierania opłat przewozowych.

При проезде пассажиров и провозе багажа не по прямым билетам и багажным квитанциям, билеты и багажные квитанции будут выдаваться до пограничной линии, и пассажиры будут уплачивать за проезд и перевозку багажа от границы до передаточной станции соседней стороны на этой передаточной станции (ст. I); порядок взимания этих оплат устанавливается особыми узловыми соглашениями (ст. 5); Ведомствам Путей Сообщения договаривающихся сторон предоставляется право, по взаимному соглашению, изменять означенный порядок выдачи пассажирских билетов и багажных квитанций и взимания провозных плат.

Art. 15.

Zasady i przepisy niniejszej komunikacji, z których wynikają prawa lub obowiązki kolei względem osób trzecich, będą ogłaszane przed ich wprowadzeniem w wykonanie według tekstu uzgodnionego przez władze kolejowe obu umawiających się Stron w wydawnictwach oficjalnych każdej Strony w jej języku urzędowym i stosownie do obowiązujących przepisów.

Art. 16.

Celem możliwego rozwoju i udoskonalania bezpośredniej komunikacji winny być zwoływane co najmniej raz do roku Zjazdy przedstawicieli kolei uczestniczących w niniejszej komunikacji, w składzie najwyżej po 6 przedstawicieli każdej Strony. Każdej Stronie służy prawo powoływać do udziału w Zjazdach ekspertów z głosem doradczym.

Na Zjazdach mają być rozważane sprawy, dotyczące warunków i taryf komunikacji bezpośredniej, a także wzajemnych pretensyj i rozbieżności zdań między kolejami, wynikających z niniejszej komunikacji, o ile co do tych pretensyj lub rozbieżności nie osiągnięto wcześniej bezpośredniego porozumienia między interesowanemi Zarządami kolejowemi. Ponadto może być poruczone Zjazdom wypracowywanie projektów bezpośrednich taryf niniejszej komunikacji.

Nadzwyczajne Zjazdy mogą być zwoływane na żądanie jednej z umawiających się Stron.

Uchwały Zjazdów winny być przedstawiane do zatwierdzenia własnych władz komunikacyjnych każdej z umawiających się Stron.

Pierwszy Zjazd ma być zwołany natychmiast po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych niniejszej Konwencji.

Terminy i miejsce Zjazdów ustalają w drodze porozumienia władze komunikacyjne umawiających się Stron (VII Prot. dodatkowy).

Art. 17.

Obie umawiające się Strony polecą swym zarządom kolejowym, aby się wzajemnie powiadamiały bezzwłocznie o wypadkach przerw ruchu i ograniczeń w przyjmowaniu ładunków, tu-

Ст. 15.

Положения и Правила настоящего сообщения, из которых возникают права или обязанности железной дороги по отношению к третьим лицам, до введения их в действие, будут публиковаться в тексте, согласованном Ведомствами Путей Сообщения обоих договаривающихся сторон, в оффициальных изданиях каждой стороны на ее государственном языке и согласно действующих у нее правил.

Ст. 16.

В видах возможного развития и усовершенствования прямого сообщения, не менее одного раза в год должны созываться С'езды представителей железных дорог настоящего сообщения в составе не более 6 представителей от каждой стороны. Каждой стороне предоставляется право привлекать к участию в С'ездах экспертов с совещательным голосом.

Рассмотрению С'ездов подлежат вопросы, касающиеся условий и тарифов прямого сообщения, а также взаимных претензий и разногласий между железными дорогами, вытекающих из сего сообщения, поскольку по этим претензиям или разногласиям не было ранее достигнуто соглашения путем предварительных непосредственных сношений заинтересованных Управлений железных дорог. Кроме того, С'ездам может быть поручаема выработка проектов прямых тарифов настоящего сообщения.

Внеочередные С'езды могут быть созываемы по требованию одной из договаривающихся сторон (VII. Доп. прот.).

Решения С'ездов подлежат представлению на утверждение Ведомства Путей Сообщения каждой из договаривающихся Сторон.

Первый С'езд имеет быть созван немедленно после обмена ратификационными документами по настоящей Конвенции.

Сроки и место С'ездов устанавливаются по соглашению Ведомств Путей Сообщения договаривающихся Сторон.

Ст. 17.

Обе договаривающиеся Стороны поручат своим железнодорожным Управлениям немедленно уведомлять друг друга о случаях перерыва движения и ограничения в приеме грузов, а так-

dzież o wprowadzaniu i znoszeniu zakazów przywozu, względnie ograniczeń tranzytu z Polski przez terytorjum Z. S. R. R. i odwrotnie z terytorjum Z. S. R. R. przez Polskę.

Art. 18.

Korespondencję między zarządami kolejowemi, stacjami i innemi urzędami umawiających się Stron będzie się prowadziło w języku urzędowym Strony wysyłającej (art. 5 punkt 3).

Art. 19.

Korzystanie z telegrafu i z telefonów kolejowych w celach służbowych i przesyłka kolejowej korespondencji służbowej będą bezpłatne; również bezpłatnie przewozić się będzie paczki z kolejowemi drukami i instrukcjami do stacji zdawczo-odbiorczej (art. 1) drugiego zarządu.

Art. 20.

Spory, mogące wyniknąć przy stosowaniu niniejszej Konwencji, jak również spory, co do wszelkiego rodzaju pretensyj, powstających w niniejszej komunikacji, o ile w tych sprawach nie osiągnięto porozumienia na Zjazdach (art. 16), oddawane będą do rozstrzygnięcia sądowi polubownemu. W razie istnienia takiego sporu, każda z umawiających się Stron wyznaczy po jednym sędzi polubownym, a ci wybiorą przewodniczącego. Jeżeli nie mogą się pogodzić, co do osoby przewodniczącego, Rządy obu Stron porozumieją się co do sposobu jego wyznaczenia.

Art. 21.

Niniejszą Konwencję zawiera się na czas nieograniczony, może ona być wypowiedziana przez każdą z umawiających się Stron za sześciomiesięcznem wymówieniem.

Obie umawiające się Strony mają prawo zażądać rewizji poszczególnych artykułów niniejszej Konwencji. Strona, pragnąca korzystać z tego prawa, obowiązana będzie złożyć drugiej Stronie swój projekt. Strona druga wypowie

же о введении и отмене запрещений ввоза или ограничений транзита из С.С.С.Р. через территорию Польши и обратно из Польши через территорию С.С.С.Р.

Ст. 18.

Корреспонденция между Управлениями железных дорог, станциями и иными учреждениями договаривающихся Сторон будет вестись на государственном языке страны отправления (ст. 5 п. 3).

Ст. 19.

Пользование железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных целей и пересылка железнодорожной служебной корреспонденции производится бесплатно; равным образом бесплатно производится пересылка до пограничной передаточной станции (ст. I) другого Управления пакетов с железнодорожными бланками и инструкциями.

Ст. 20.

Споры, могущие возникнуть при применении настоящей Конвенции, а также споры по всякого рода претензиям, вытекающим из настоящего сообщения, поскольку по этим вопросам не достигнуто соглашения на С'ездах (ст. 16), будут передаваемы на разрешение полюбовного суда. При наличии такового спора каждая из договаривающихся Сторон назначает по одному полюбовному судье, а последние избирают Председателя. Если между ними не будет достигнуто соглашение относительно лица, избираемого Председателем, то Правительства обоих сторон войдут в соглашение относительно порядка его назначения.

Ст. 21.

Настоящая Конвенция заключается на неопределенное время. Каждая из договаривающихся Сторон может от нее отказаться, с уведомлением о том другой стороны за шесть месяцев вперед.

Обе договаривающиеся стороны имеют право требовать пересмотра отдельных статей настоящей Конвенции. Сторона желающая воспользоваться этим правом, обязана представить другой стороне свой проект. Другая сторона

swoją opinję, lub przedstawi swój kontrprojekt nie później, niż w ciągu dwóch miesięcy, poczem jeżeli zajdzie tego potrzeba, wszczęte zostaną rokowania między obu umawiającemi się Stronami, względnie ich właściwemi władzami.

сообщает свое заключение или представляет свой контрпроект не позже 2 месяцев, после чего, насколько это окажется необходимым, возбуждаются переговоры между договаривающимися сторонами или соответствующими их Ведомствами.

Art. 22.

Niniejsza Konwencja ma być ratyfikowana w możliwie najkrótszym czasie. Dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie. Konwencja nabiera mocy prawnej po upływie 15 dni od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych (VIII prot. dodatkowy).

Sporządzono i podpisano w Warszawie dnia dwudziestego czwartego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w dwóch egzemplarzach, po polsku i rosyjsku, przyczem oba teksty uważa się za jednakowo obowiązujące.

(—) Chodkiewicz.
(—) Fr. Moskwa.
(—) K. Tyszyński.
(—) Гр. Беседовский.
(—) И. Миронов.
(—) П. Орлов.
(—) К. Мясков.

Ст. 22.

Настоящая Конвенция имеет быть ратификована по возможности в кратчайший срок. Обмен ратификационными документами последует в городе Варшаве.

Конвенция вступает в законную силу по истечении 15 дней со дня обмена ратификационными документами (VIII. Доп. прот.).

Составлено и подписано в Варшаве двадцать четвертого Апреля тысяча девятьсот двадцать четвертого года в двух экземплярах, на русском и польском языках, при чем оба текста признаются одинаково обязательными.

(—) Chodkiewicz.
(—) Fr. Moskwa.
(—) K. Tyszyński.
(—) Г. Беседовский.
(—) И. Миронов.
(—) П. Орлов.
(—) К. Мясков.

PROTOKÓŁ DODATKOWY.

W chwili podpisania Konwencji Pełnomocnicy obu Stron uzgodnili w jej uzupełnieniu i wyjaśnieniu, co następuje:

I.

Do art. 1.

A) Przez komunikację osobową należy rozumieć komunikację, obejmującą przewóz podróżnych, ręcznego bagażu, bagażu, w tem przesyłek nadzwyczajnych i przewóz poczty; przez komunikację towarową rozumie się przewóz wszelkich towarów.

B) Postanowienia niniejszej Konwencji, dotyczące przewozów pocztowych, wchodzą w życie po uzyskaniu mocy prawnej przez Konwencję pocztowo-telegraficzną, podpisaną w Moskwie dnia 24 maja 1923 r.

C) Umawiające się Strony, celem popierania rozwoju przewozów tranzytowych, wyrażają na przyszłość gotowość brać, w miarę możności, udział w komunikacjach bezpośrednich z innemi

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ

При подписании Конвенции уполномеченные обоих сторон, в дополнение и раз'яснение ее согласились о нижеследующем:

I.

К. Ст. 1.

А. Под пассажирским сообщением надлежит подразумевать сообщение, относящееся к перевозкам пассажиров, ручной клади, багажа в том числе нулевого и почты; под товарным сообщением подразумевается перевозка всяких грузов.

В. Постановления настоящей Конвенции относящиеся к почтовым перевозкам, вступают в жизнь по вступлении в законную силу почтово телеграфной Конвенции, подписанной в Москве 24 мая 1923 года.

С. Договаривающиеся Стороны, в видах способствования развитию транзитных перевозок, из'являют готовность в будущем, по мере возможности, участвовать в прямых сообщени-

państwami, leżących w interesie jednej z umawiających się Stron.

II.

Do art. 2.

Pomieszczenia służbowe i mieszkalne powinny być ogrzewane i oświetlane.

III.

Do art. 3.

Pociągi ratownicze powinny zatrzymywać się na granicy, celem przyjęcia konwoju, pod którego dozorem jadą dalej. Pociągi te z całą obsługą niezwłocznie po spełnieniu zadania powinny wrócić do swej stacji. Powrót pociągu powinien być uprzednio zgłoszony władzom celnym i policyjnym.

IV.

Do art. 7.

Osobne umowy między zarządami kolejowemi obu Stron uregulują sprawy głównej naprawy lub odbudowy mostów granicznych.

V.

Do art. 9.

Odchylenia od tego artykułu mogą być w zależności od miejscowych warunków dopuszczane na podstawie osobnych układów umawiających się Stron.

VI.

Do art. 12.

A) Udział zarządu pocztowego w dochodzeniach, celem ustalenia szkody w przesyłkach pocztowych nie przesądza wysokości odszkodowania, jakie zarząd kolejowy będzie miał wypłacić zarządowi pocztowemu.

B) Przez siłę wyższą (vis major) rozumie się także przypadek, któremu nie można zapobiec środkami kolei żelaznych (nieuchronny przypadek).

ях с иными государствами, в которых одна из договаривающихся сторон заинтересована.

II.

К Ст. 2.

Помещения служебные и жилые должны быть отопляемы и освещаемы.

III.

К Ст. 3.

Вспомогательные поезда должны задерживаться на границе с целью посадки конвоя, под надзором которого следуют далее. Поезда эти со всем своим персоналом, немедленно по выполнении задания, должны возвращаться на свою станцию. О возврате поезда должны быть предварительно уведомлены таможенные и административные власти.

IV.

К Ст. 7.

Особые соглашения между Управлениями железных дорог обоих сторон урегулируют вопросы капитального ремонта или возстановления пограничных мостов.

V.

К Ст. 9.

Отступления от этой статьи, в зависимости от местных условий могут быть допускаемы на основании особых соглашений договаривающихся сторон.

VI.

К Ст. 12.

А. Участие Почтового Ведомства в расследованиях, в целях установления убытков по почтовым перевозкам, не предрешает вопроса о размере вознаграждения, которое Управление железной дороги должно будет уплатить Почтовому Ведомству.

В. Под непреодолимой силой (vis major) подразумевается также и случай, которого нельзя предотвратить средствами железных дорог (неустранимый случай).

VII.

Do art. 16.

Pierwszy Zjazd ma wypracować: Statut Zjazdów, a niezależnie od tego postanowienia wykonawcze, niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszej Konwencji i przepisy o rozrachunkach wzajemnych, a także rozważyć sprawę komunikacji pasażerskiej bez przesiadania.

VII.

К Ст. 16.

Первый С'езд должен выработать: Положение о С'ездах и независимо от того исполнительные постановления, необходимыя для проведения в жизнь настоящей Конвенции и правила о взаимных расчетах, а также рассмотреть вопрос о беспересадочном пассажирском сообщении.

VIII.

Do art. 22.

Niniejsza Konwencja zostanie wprowadzona w wykonanie rozporządzeniem Władz komunikacyjnych każdej Strony — od 15 bieżącego lub 1 następnego miesiąca po otrzymaniu wiadomości o zatwierdzeniu postanowień wykonawczych (VII) i osobnych umów granicznych (stacyjnych) (art. 5) przez władze komunikacyjne obu Stron. Równocześnie tracą moc obowiązującą tymczasowe umowy o ruchu granicznym.

Niniejszy Protokół sporządzono i podpisano w Warszawie dnia dwudziestego czwartego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku, z tem, że stanowi on część składową Konwencji i posiada równą z nią moc obowiązującą.

(—) Chodkiewicz.
(—) Fr. Moskwa.
(—) K. Tyszyński.
(—) Гр. Беседовский.
(—) И. Миронов.
(—) П. Орлов.
(—) К. Мясков.

VIII.

К Ст. 22.

Настоящая Конвенция вводится в действие распоряжением Ведомств Путей Сообщения каждой стороны с 15 числа текущего или 1 числа следующего месяца по получени уведомления об утверждении исполнительных постановлений (VII.) и особых узловых соглашений (ст. 5) Ведомствами Путей Сообщения обоих сторон. Одновременно с этим теряют силу действующие временные соглашения о пограничном движении.

Настоящий протокол составлен и подписан в городе Варшеве дня двадцать четвертого Апреля тысяча девятьсот двадцать четвертого года с тем, что он является составной частью Конвенции и имеет с нею равно обязательную силу.

(—) Chodkiewicz.
(—) Fr. Moskwa
(—) K. Tyszyński.
(—) Гр. Беседовский.
(—) И. Миронов.
(—) П. Орлов.
(—) К. Мясков.

Załącznik 1.

PRZEPISY

o bezpośredniej komunikacji osobowej i bagażowej między Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad.

Par. 1. Przepisy niniejsze mają zastosowanie przy przewozie podróżnych i bagażu za biletami bezpośredniemi, względnie bezpośredniemi kwitami bagażowemi, wydawanemi przez stację wyjazdu, względnie nadania na całą odległość przewozu kolejami żelaznemi obydwu umawiających się Stron.

ПРИЛОЖЕНІЕ I.

Положение о перевозке пассажиров и багажа в прямом сообщении между Союзом Советских Социалистических Республик и Польшей.

Пар. 1. Настоящее приложение применяется к перевозкам пассажиров и багажа, производимым по прямым билетам и багажным квитанциям, выдаваемым станцией отправления на весь путь следования по железным дорогам обоих договаривающихся сторон.

Par. 2. Przewóz podróżnych i bagażu w bezpośredniej komunikacji między Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad odbywa się między stacjami, wyszczególnionemi w taryfach tej komunikacji.

Par. 3. Odprawa i przewóz podróżnych i bagażu odbywa się w granicach obszarów każdej z umawiających się Stron na podstawie jej przepisów wewnętrznych.

A. Podróżni.

Par. 4. Na biletach jazdy powinny być oznaczone:

a) numer porządkowy biletu,

b) rodzaj pociągu i klasa wagonu, wzgl. rodzaj wagonu (miejsce do siedzenia miękkie lub twarde),

c) nazwa stacji wyjazdu i przeznaczenia oraz kierunek (droga) przejazdu,

d) cena,

e) termin ważności i

f) dzień, miesiąc i rok wydania biletu.

Tekst biletów ma być wydrukowany w języku polskim i rosyjskim.

Par. 5. Termin ważności biletu ustala się na podstawie sumy terminów ważności, przewidzianych w taryfach wewnętrznych obu umawiających się Stron i liczy się od północy po wydaniu biletu.

Par. 6. Dozwala się przerwać podróż w granicach terminu ważności biletu pod warunkiem, że podróżny natychmiast po opuszczeniu pociągu oraz przy wznowieniu podróży przedstawi bilet zawiadowcy stacji przerwy lub wznowienia podróży do właściwego ostemplowania. Podróżny, który przerwał podróż na jednej ze stacyj pośrednich, może wznowić podróż i z innej stacji pośredniej, o ile ta ostatnia leży bliżej stacji przeznaczenia, niż stacja, na której przerwano podróż.

Par. 7. Dzieci do lat 4, jadące z osobami dorosłemi, nie więcej jednak jak jedno dziecko na każdą osobę dorosłą, przewozi się bezpłatnie o ile nie zażądano dla nich oddzielnego miejsca.

Dzieci od lat 4 do 10 oraz dzieci młodsze od lat 4, dla których zażądano miejsc osobnych, przewozi się za połowę opłaty taryfowej, ustalonej dla dorosłych.

Пар. 2. Перевозка пассажиров и багажа в прямом сообщении между С.С.С.Р. и Польшей производится между станциями, указанными в тарифах этого сообщения.

Пар. 3. Прием к отправлению и перевозка пассажиров и багажа в пределах каждой договаривающейся страны производится на основании ее внутренних правил.

А. Пассажиры.

Пар. 4. На пассажирском билете должно быть обозначено:

а) очередный номер билета,

б) род поезда и класс вагона или род вагона (мягкий или жесткий),

с) наименование станции отправления и назначения, а также путь следования,

д) цена,

е) срок годности и

ф) день, месяц и год выдачи билета.

Текст билета должен быть отпечатан на русском и польском языках.

Пар. 5. Срок годности билета определяется по сумме сроков, предусмотренных внутренними тарифами договаривающихся сторон и исчисляется с полуночи после выдачи билета.

Пар. 6. Перерыв поездки в пределах срока годности билета допускается при условии, что тотчас по оставлении пассажиром поезда, а равно при возобновлении путешествия, билет должен быть пред'явлен для наложения штемпеля начальнику станции остановки или возобновления путешествия.

Пассажир прервавший поездку на одной из попутных станций, может возобновить ее и на другой попутной станции, если последняя лежит ближе к станции назначения, чем станция, на которой последовал перерыв путешествия.

Пар. 7. Дети в возрасте до 4-х лет, следующие при взрослых пассажирах в числе не более одного на каждого взрослого, перевозятся бесплатно при условии, что для них не требуется особого места.

Дети в возрасте от 4-х до 10-ти лет, а также дети моложе 4-х лет, но для которых требуется особое место, перевозятся за половину тарифной платы, установленной для взрослых.

Bagaż ręczny.

Par. 8. Podróżny ma prawo zabierać ze sobą do wagonu przedmioty łatwo przenośne (bagaż ręczny), o ile to nie sprzeciwia się przepisom celnym i innym administracyjnym.

Bagaż ręczny może podróżny umieszczać w wagonie jedynie w przeznaczonych na to pomieszczeniach nad lub pod miejscem, które zajmuje. Zabrania się podróżnym brać ze sobą do wagonu przedmioty, zagrażające bezpieczeństwu publicznemu, w szczególności nabitą broń palną oraz materje wybuchowe, łatwo zapalne, żrące, cuchnące i t. p.

Podróżni winni sami troszczyć się o bagaż ręczny. Za całość i stan bagażu ręcznego kolej odpowiedzialności nie przyjmuje.

Zwrot nadpłat.

Par. 9. Reklamacje o zwrot kwot, nadpłaconych za przejazd podróżnych, względnie przewóz bagażu, wskutek nieprawidłowego zastosowania taryfy lub błędnego obliczenia (nadpłaty), winny być składane Zarządowi kolejowemu, który wydał bilet, względnie przyjął do wysłania bagaż.

Reklamujący może jednak zwrócić się do Zarządu kolei przeznaczenia, który przesyła reklamację do właściwego załatwienia zarządowi kolei wysłania, z równoczesnem powiadomieniem o tem reklamującego.

Par. 10. Podróżny, który z powodu opóźnienia pociągu, odwołania pociągu lub przerwy ruchu, nie może rozpocząć podróży, względnie odbywać jej dalej w ciągu najbliższych 12 godzin, ma prawo żądać zwrotu opłaty za odległość przez niego niewykorzystaną.

B. Bagaż.

Par. 11. Jako bagaż dopuszcza się do przewozu pociągami osobowemi tylko takie przedmioty, które są niezbędne podróżnemu w podróży i które są zawarte w kufrach, walizach, koszach podróżnych, ręcznych tłomokach podróżnych, pudłach, pudełkach od kapeluszy i t. p. Pozatem powinien być bagaż łatwy do rozpoznania z powierzchowności i mieć rozmiary takie, aby mógł pomieścić się w wagonie ba-

Ручной багаж.

Пар. 8. Пассажир имеет право брать с собой в вагон легко переносимые вещи (ручной багаж), если это не противоречит таможенным и иным административным правилам.

Пассажир может воспользоваться для помещения своего ручного багажа только предназначенным для этого местом, которое находится над или под занимаемым им сиденьем.

Не разрешается пассажирам брать с собой в вагон опасные предметы, в частности заряженное огнестрельное оружие, взрывчатые легко воспламеняющиеся, едкие, зловонные и т. п. предметы.

Пассажиры обязаны сами наблюдать за своим ручным багажем:

За сохранность и целость ручного багажа железная дорога не несет ответственности.

Возврат переборов.

Пар. 9. Претензии о возврате сумм за проезд или за перевозку багажа, излишне уплаченных пассажиром, вследствие неправильного применения тарифа или ошибки в исчислении (переборы) должны быть пред'являемы к тому железнодорожному Управлению, которым был продан билет или принят к отправлению багаж.

Претендателю, однако, предоставляется обращаться к Управлению дороги назначения, которое пересылает претензию по принадлежности Управлению дороги отправления с одновременным уведомлением об этом претендателя.

Пар. 10. Пассажир который вследствии опоздания поезда, отмены поезда или перерыва в движении, не может начать или продолжать поездку в течении ближайших 12 часов, имеет право требовать возврата ему платы за неиспользованное расстояние.

Б. Багаж.

Пар. 11. К перевозке с пассажирскими поездами в качестве пассажирского багажа допускаются предметы, которые пассажиру необходимы в пути и упакованные в дорожные сундуки, чемоданы, дорожные корзины, дорожные мешки, шляпные кардоны, легкие ящики и т. п.

Кроме того багаж должен быть отличаем по наружному виду и иметь таковой размер чтобы мог помещаться в багажный вагон.

gażowym. Waga każdej oddzielnej sztuki winna nie przewyższać 100 klg., a objętość jej 1 m.³ nawet gdyby przy nadaniu jednej sztuki okazano kilka biletów jazdy. Na każdy bilet wolno wysłać nie więcej, niż 3 sztuki bagażu.

Par. 12. Do przewozu jako bagaż przyjmuje się również: próbki towarów, jakie wożą ze sobą handlujący, wózki dla dzieci, fotele przenośne dla chorych, welocypedy (rowery), instrumenty muzyczne (dla własnego użytku), zapakowane w pudła lub też w innem odpowiedniem opakowaniu.

Par. 13. Do przewozu jako bagaż nie są dopuszczone:

a) przedmioty, przeznaczone do handlu (towary),

b) broń i wszelkie materjały samozapalne oraz wybuchowe, kwasy żrące, ciecze i inne przedmioty, wyłączone z przewozu pociągami towarowemi na mocy odnośnych przepisów, lub przyjmowane warunkowo dla przewozu takiemi pociągami,

c) złoto i srebro w sztabach, platyna, papiery wartościowe i monety, pieniądze, dokumenty, kamienie drogocenne, perły prawdziwe, a także wyroby ze złota, srebra i platyny, wykonane tylko z tych kruszców lub w połączeniu z kamieniami drogocennemi i perłami.

Par. 14. Bagaż przewozi się w wagonach bagażowych i wysyła się w kierunku z Polski do Związku Socjalistycznych Republik Rad tym pociągiem, którym podróżny wyjeżdża podług oświadczenia przy nadaniu bagażu, w kierunku zaś ze Związku Socjalistycznych Republik Rad do Polski — tym pociągiem, którego numer wskazano na bilecie jazdy.

Opakowanie.

Par. 15. Opakowanie bagażu powinno być wytrzymałe (trwałe). Bagaż w opakowaniu niewytrzymałem (nietrwałem) lub bez opakowania nie może być przyjęty do przewozu.

Par. 16. Każda sztuka bagażu powinna być zaopatrzona w nalepkę, dobrze przymocowaną lub naklejoną, na której powinien być wyszczególniony dokładny adres podróżnego (na-

Вес отдельного места багажа не должен превышать 100 клг. об'ем же каждого отдельного места не должен превышать одного кубического метра, хотя бы одно багажное место было пред'явлено к перевозке по нескольким проездным билетам.

На каждый билет допускается пред'явление к перевозке не более трех мест багажа.

Пар. 12. Допускаются равным образом к перевозке в качестве багажа: образцы товаров, которые возят с собой коммерсанты, детские коляски, передвижные кресла, которые возят с собой больные, велосипеды, музыкальные инструменты (для личной надобности), упакованные в ящики или в другой соответственной упаковке.

Пар. 13. Не допускаются к перевозке в качестве багажа:

а) предметы, предназначенные для торговли (товары).

б) оружие и все самозагорающиеся или взрывчатые предметы, едкие кислоты, места с жидкостями и иные предметы, которые соответственными правилами не допускаются к перевозке с товарными поездами или допускаются к такой перевозке на особых условиях;

с) золото и серебро в слитках, платина, ценные бумаги и монеты, деньги, документы, драгоценные камни, настоящий жемчуг а также предметы из золота, серебра и платины, как в отдельности, так и в соединении с драгоценными камнями и жемчугом.

Пар. 14. Багаж перевозится в багажных вагонах и отправляется: по направлению из С.С.С.Р. в Польшу с тем поездом, номер которого показан на проездном билете, по направлению же из Польши в С.С.С.Р. с тем поездом, с которым, согласно сделанному при отправлении багажа указанию, уезжает пассажир.

Упаковка.

Пар. 15. Багаж должен иметь прочную упаковку. Багаж в непрочной упаковке или без таковой не может быть принят к перевозке.

Пар. 16. Каждое багажное место должно быть снабжено прочно прикрепленными или наклеенными ярлыками с указанием точного адреса пассажира (фамилия, место жительства),

zwisko, miejsce zamieszkania) oraz nazwy stacji nadania i przeznaczenia, bez czego bagaż może nie być przyjęty do przewozu.

Par. 17. Cechy i nalepki z poprzednich podróży, jak również różnego rodzaju napisy, winny być usunięte z bagażu.

Nadawanie bagażu.

Par. 18. Bagaż przyjmuje się do przewozu jedynie na podstawie biletów jazdy.

Par. 19. Jeżeli bilet ważny jest na przejazd kilkoma kierunkami, to bagaż wysyła się w kierunku, jaki obrał sobie podróżny, przyczem obrany kierunek jazdy winien podróżny zgłosić przy nadawaniu bagażu.

Par. 20. Opłaty za przewóz oblicza się za każde 10 kg., — na kolejach Związku Socjalistycznych Republik Rad tymczasowo za każde 25 funtów. Każde zaczęte 10 kg. liczy się za pełne 10 kg. (25 funtów).

Par. 21. Opłatę za przewóz bagażu ustala taryfa bezpośredniej komunikacji osobowej między Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad.

Par. 22. Kolej ma prawo sprawdzać zawartość przesyłek bagażowych, jeżeli ma uzasadnione podstawy do przypuszczenia, że bagaż zawiera przedmioty, których przewóz jest wzbroniony.

Par. 23. Na dowód przyjęcia bagażu do wysłania kolej wydaje podróżnemu kwit bagażowy, na osobnym dla tej komunikacji ustalonym blankiecie, wydrukowanym w polskim i rosyjskim języku.

Par. 24. Kwit bagażowy winien zawierać dane następujące: numer porządkowy, datę nadania i numer pociągu, nazwę stacji nadania i przeznaczenia, drogę przewozu, liczbę sztuk bagażu, wagę bagażu, opłatę pobraną za przewóz oraz liczbę okazanych przy nadaniu bagażu biletów i ich numery. Pozatem kwit bagażowy winien być zaopatrzony w stempel stacji nadania.

Formalności celne i inne administracyjne.

Par. 25. Podróżny obowiązany jest być obecnym przy załatwianiu formalności celnych i innych administracyjnych na stacjach kolejowych lub w punktach celnych, na których odbywa się rewizja bagażu.

а также и название станции отправления и назначения, без чего багаж может быть не принят к перевозке.

Пар. 17. Старые марки и наклейки, а равно разного рода надписи должны быть с багажных мест удалены.

Сдача к перевозке багажа.

Пар. 18. Багаж принимается к отправлению исключительно по пассажирским билетам.

Пар. 19. Если билет годен в нескольких направлениях, то багаж отправляется по направлению следования пассажира, при чем таковое направление должно быть указано пассажиром при сдаче багажа.

Пар. 20. Плата за провоз определяется за за каждые 10 килограммов на дорогах С.С.С.Р. временно за каждые 25 фунтов. Не полные 10 килограммов принимаются за полные 10 килограммов (25 фунтов).

Пар. 21. Ставки провозных плат за багаж указываются в тарифе прямого пассажирского сообщения между С.С.С.Р. и Польшей.

Пар. 22. Железная дорога имеет право проверять внутреннее содержание багажных отправок, если у нее есть достаточное основание предпологать, что в багажных местах содержатся предметы, недопускаемые к перевозке.

Пар. 23. В приеме багажа выдается пассажиру багажная квитанция на особом, установленном для сего сообщения бланке, отпечатанном на русском и польском языках.

Пар. 24. Багажная квитанция должна содержать следующие сведения: номер по порядку, день отправления и номер поезда, название станции отправления и назначения, путь следования, количество мест багажа, вес багажа, уплаченную за провоз его сумму, а также число пред'явленных при сдаче багажа проездных билетов, их нумера. Кроме того, багажная квитанция должна иметь штемпель станции отправления.

Таможенные и иные административные формальности:

Пар. 25. Пассажир обязан лично присутствовать при выполнении таможенных и иных административных формальностей на железнодорожных станциях или в таможенных пунктах где производится осмотр багажа.

Wydawanie bagażu.

Par. 26. Kolej wydaje bagaż jedynie za zwrotem kwitu bagażowego i nie ma obowiązku sprawdzać praw okaziciela do tego kwitu.

Par. 27. Okaziciel kwitu bagażowego ma prawo żądać wydania bagażu na stacji przeznaczenia w miejscu do tego przeznaczonem, po przyjściu pociągu, na który bagaż był nadany, bezzwłocznie po wyładowaniu, a w razie potrzeby — także po wykonaniu formalności celnych oraz innych administracyjnych.

Par. 28. Bagaż wydaje się na stacji przeznaczenia. Jednakże na żądanie podróżnego i po zwrocie kwitu bagażowego, bagaż może być wydany z powrotem na stacji nadawczej lub też na stacji pośredniej, otwartej dla wykonywania czynności bagażowych, o ile pozwala na to czas postoju pociągu, a także o ile nie stoją temu na przeszkodzie przepisy celne i inne administracyjne. W tych wypadkach podróżny nie ma prawa żądać zwrotu opłaty za przewóz bagażu.

Par. 29. W razie zagubienia kwitu bagażowego, bagaż wydaje się tylko po należytem udowodnieniu praw do bagażu przez osobę, która żąda wydania bagażu, przyczem kolej ma prawo wymagać odpowiedniego zabezpieczenia. W tym wypadku wydaje kolej bagaż za pokwitowaniem, które winno zawierać szczegółowy opis bagażu, nazwisko i adres odbiorcy.

Par. 30. Podróżny, któremu nie wydano bagażu w czasie właściwym, ma prawo żądać, aby na kwicie bagażowym odnotowano dzień i godzinę zgłoszenia się po bagaż.

Odpowiedzialność kolei za zaginięcie, brak lub uszkodzenie bagażu.

Par. 31. Koleje umawiających się Stron są odpowiedzialne za całość i stan bagażu, mianowicie koleje Strony wysyłającej od stacji nadania do stacji zdawczo-odbiorczej (art. 1 Konwencji), a koleje Strony odbiorczej — od tej stacji do stacji przeznaczenia, przytem jednak reklamacje, dotyczące przewozu bagażu, mogą być

Выдача багажа.

Пар. 26. Багаж выдается только по предявлении багажной квитанции при чем железная дорога не обязана проверять прав пред'явителя квитанции.

Пар. 27. Владелец багажной квитанции имеет право, в установленном для выдачи багажа месте на станции назначения, потребовать выдачи багажа после прибытия поезда, на который таковой был сдан немедленно по окончании выгрузки, а в случае надобности, по выполнении таможенных и других административных формальностей.

Пар. 28. Багаж выдается на станции назначения. Но по требованию пассажира и при возвращении им багажной квитанции, багаж может быть выдан на станции отправления или на одной из промежуточных по пути следования станций, открытой для производства багажных операций, если время стоянки поезда это позволяет, а также если этому не препятствуют таможенные и административные постановления. В означенных случаях пассажир не имеет права требовать возврата платы за провоз багажа.

Пар. 29. При утрате багажной квитанции багаж выдается только при наличии соответствующих доказательств прав на багаж со стороны лица, требующего его выдачи, при чем железная дорога вправе требовать внесения соответствующего залога.

В этом случае железная дорога выдает багаж под расписку получателя, которая должна содержать: подробное описание багажа, фамилию и адрес получателя.

Пар. 30. Пассажир, которому багаж своевременно не выдан, имеет право требовать, чтобы на багажной квитанции был отмечен день и час пред'явления требования о выдаче багажа.

Ответственность железных дорог за утрату, недостачу и повреждение багажа.

Пар. 31. Железные дороги договаривающихся сторон ответственны за целость и сохранность багажа; дороги страны отправления от станции отправления до передаточной станции (ст. 1 Конвенции), а дороги страны назначения от этой станции до станции назначения; при этом, однако, претензии по перевозкам ба-

kierowane do kolei nadawczej lub odbiorczej według wyboru reklamującego.

Par. 32. Kolej, która w wykonaniu obowiązku na niej ciążącego, wypłaciła odszkodowanie trzeciej osobie, ma prawo regresu do tej kolei, na której ciąży odpowiedzialność. (Par. 31).

Par. 33. Przy przewozie bagażu w komunikacji niniejszej nie przyjmuje się ubezpieczenia terminowości dostawy.

Par. 34. Bagaż, który nie przybył w ciągu dni 14 od daty, kiedy podróżny miał prawo do zgłoszenia się po jego odbiór na stacji przeznaczenia (par. 27), uważa się za zgubiony.

Par. 35. Koleje żelazne odpowiadają za szkodę, powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia bagażu i za jego uszkodzenie, od chwili przyjęcia go do przewozu aż do wydania.

Par. 36. Koleje są wolne od odpowiedzialności za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu i jego uszkodzenia:

a) jeżeli udowodnią, że szkoda została spowodowaną z winy podróżnego,

b) jeżeli szkoda wynikła z właściwości bagażu lub wadliwości opakowania, lub jeżeli przedmioty, wyłączone z przewozu, zostały mimo wiedzy kolei nadane jako bagaż,

c) jeżeli szkoda powstała na skutek działania siły wyższej (vis major) (patrz także p. VI protokułu dodatkowego).

Wysokość odszkodowania.

Par. 37. Jeżeli wina kolei została stwierdzoną, płaci ona odszkodowanie:

A. Za całkowite lub częściowe zagubienie bagażu:

a) w razie nie udowodnienia przez poszkodowanego wysokości straty — podług rzeczywistej jej wartości, nie więcej jednak jak 4 dolary Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za każdy brakujący kilogram wagi brutto bagażu,

b) w razie nie udowodnienia wysokości rzeczywistej straty — 1 dolar Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. za każdy brakujący kilogram wagi brutto bagażu.

B. Za uszkodzenie bagażu — stosownie do zmniejszenia się jego wartości, jednak nie więcej niż:

гажа могут быть пред'являемы к дороге отправления или к дороге назначения по выбору претендателя.

Пар. 32. Железная дорога, уплатившая в исполнение лежащего на ней обязательства вознаграждение за убытки третьему лицу, имеет право регресса к той железной дороге, на которую падает ответственность (пар. 31).

Пар. 33. При перевозке багажа в настоящем сообщении страховзние срочности доставки не допускается.

Пар. 34. Багаж, не прибывший на станцию назначения в течении 14 дней с момента когда пассажир был вправе потребовать его выдачи (пар. 27), считается утерянным.

Пар. 35. Железные дороги ответственны за убытки, происшедшие вследствие полной или частичной утраты багажа и его повреждения с момента принятия багажа к отправлению до момента его выдачи.

Пар. 36. Железные дороги не несут ответственности за полную или частичную утрату багажа или его повреждение:

а) если докажут, что убыток произошел по вине пассажира,

в) если убыток произошел вследствие свойства самого багажа или неисправности упаковки или же если предметы, недопускаемые к перевозке, были сданы к перевозке багажем без ведома дороги,

с) если убыток произошел вследствие действия непреодолимой силы (vis major) VI Доп. прот.).

Размер вознаграждения.

Пар. 37. В случае установления вины железных дорог они уплачивают вознаграждение:

А за полную или частичную утрату багажа:

а) если потерпевшим пред'явлены доказательства о размере понесенного убытка — по действительной стоимости, но не более однако, чем 4 доллара С. Ам. С. Штатов за каждый недостающий килограмм веса багажа брутто.

в) если не пред'явлено доказательств о размере действительного убытка:

по 1 доллару С. Ам. С. Штатов за каждый недостающий килограмм веса багажа брутто.

В. за повреждение багажа соответсвенно уменьшению его стоимости, но не свыше, чем:

a) jeżeli bagaż został uszkodzony całkowicie — kwotę, któraby przypadła do wypłaty za zagubienie bagażu,

b) jeżeli bagaż został uszkodzony częściowo — kwotę, któraby przypadła do wypłaty za zagubienie uszkodzonej części.

Koleje umawiających się Stron będą wypłacały powyższe odszkodowanie w walucie swego Państwa według kursu dnia wypłaty.

Przekroczenie terminu dostawy bagażu.

Par. 38. Za przekroczenie terminu dostawy bagażu koleje nie odpowiadają.

Przewóz bagażu bez podróżnych, oraz przewóz przesyłek nadzwyczajnych.

Par. 39. W komunikacji niniejszej nie dopuszcza się tymczasowo przewozu bagażu bez podróżnych, t. j. bez okazania biletów jazdy przy jego nadawaniu, oraz przewozu przesyłek nadzwyczajnych.

Przewóz psów.

Par. 40. W bezpośredniej komunikacji nie przyjmuje się do przewozu psów.

Par. 41. Do niniejszej komunikacji bezpośredniej włącza się narazie stacje następujące:

ze strony Polski:

Białystok, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Warszawa, Wilno;

ze strony Związku Socjalistycznych Republik Rad:

Charków, Kijów, Leningrad, Mińsk, Moskwa, Odessa i Tyflis.

а) если вес багажа поврежден, суммы которая причиталась бы к уплате за утрату багажа, и

б) если багаж поврежден частично суммы, которая причиталась бы к уплате за утрату поврежденной части.

Означенное вознаграждение будет выплачиваемо железными дорогами в валюте своей страны по курсу дня выплаты.

Просрочка в доставке багажа.

Пар. 38. За просрочку в доставке багажа железные дороги ответственности не несут.

Нулевой багаж.

Пар. 39. Нулевой багаж в прямом сообщении временно к перевозке не допускается.

Перевозка собак.

Пар. 40. Собаки в прямом сообщении к перевозке не принимаются.

Пар. 41. В настоящее прямое сообщение включается временно следующие станции:

Ленинград, Москва, Харьков, Тифлис, Минск, Киев, и Одесса со стороны С.С.С.Р.

Белосток, Варшава, Вильно, Краков, Львов, Познань, Лодзь, Катовице и Данциг со стороны Польши.

Załącznik 2.

ODCHYLENIA OD KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI ŻELAZNEMI. (K. M.).

Do art. 1. K. M.

Przewóz towarów będzie się odbywał między stacjami, wskazanemi w końcu art. 1 niniejszej Konwencji.

ПРИЛОЖЕНИЕ II.

Отступления от Международной Конвенции о перевозке грузов по железным дорогам (М. К.).

Ст. 1. М. К.

Перевозка грузов будет производиться между станциями, указанными в конце ст. 1 настоящей Конвенции.

Do art. 3 K. M.

Wyłącza się od przewozu w komunikacji bezpośredniej za międzynarodowym listem przewozowym oprócz przedmiotów, wymienionych w par. 1 (1) Postanowień Wykonawczych do K. M., także przedmioty następujące:

a) złoto i srebro w sztabach, proszku i wyrobach, platynę, pieniądze papierowe i metalowe, monety wartościowe i papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, biżuterję, cenne koronki, cenne hafty i inne kosztowności, następnie dzieła sztuki, jak obrazy, rzeźby, bronzy i antyki;

b) zwłoki.

Konwojentów, przewidzianych przez taryfę i dopuszczonych przez koleje Strony nadawczej, dopuszczają również koleje Strony odbiorczej. Konwojenci podlegają ogólnym przepisom celnym i paszportowym, a należności za ich przejazd oblicza się według postanowień taryfowych kolei przewożących.

Do art. 6 K. M.

Przewóz przesyłek uskutecznia się na zasadzie bezpośredniego międzynarodowego listu przewozowego, drukowanego w języku polskim i rosyjskim. Powołanie się w liście przewozowym na K. M. i t. d. winno być zastąpione powołaniem się na Konwencję o bezpośredniej komunikacji pomiędzy Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad. Do czasu wydrukowania takich listów przewozowych mogą być używane druki międzynarodowych listów przewozowych ogólnego wzoru, z odręczną zmianą w myśl powyższego. Tłumaczenie tekstu wpisanego przez nadawcę do listu przewozowego będzie dokonywane: przez kolej zdającą polską — na język rosyjski, a przez kolej zdającą Związku Socjalistycznych Republik Rad — na język polski.

Do art. 7 K. M.

W razie niedokładnego wykazania zawartości lub wagi przesyłki, jak również w razie przeciążenia wagonu ładownego przez nadawcę, pobiera się dopłatę według taryf wewnętrznych kolei, uczestniczących w przewozie. Dopłaty przypadają tej kolei, która to wykryła; jeżeli w wykryciu uczestniczyły dwie koleje, każda

Ст. 3. М. К.

Сверх предметов, поименованных в § 1 Исполнительных Постановлений к М. К., исключаются из перевозки в прямом сообщении по международной накладной также нижеследующие предметы:

а) золото и серебро в слитках, порошке и издельях, платина, денежные знаки, бумажные и металлические, драгоценные монеты и бумаги, документы, драгоценные камни, жемчуг настоящий, ювелирные вещи, кружева ценные, ценное шитье и другие драгоценности; за сим произведения искусства, как то: картины, статуи, бронзы, древности.

б) гробы с покойниками.

Проводники, предусмотренные тарифом и допускаемые дорогами страны отправления, допускаются равным образом и дорогами страны назначения. Проводники подчиняются общим таможенным и паспортным правилам и плата за их проезд исчисляются согласно тарифным постановлениям участвующих в перевозке дорог.

Ст. 6. М. К.

Перевозка грузов совершается по прямой международной накладной печатаемой на русском и польском языках. Ссылка в накладной на М. К. и т. д. должна быть заменена ссылкой на Конвеицию о прямом сообщении между С.С.С.Р. и Польшей. Впредь до напечатания таких бланков накладных могут быть допускаемы бланки международных накладных общаго образца с вышеуказанными изменениями от руки.

Перевод вписанного отправителем текста накладной будет производиться сдающей дорогой С.С.С.Р. на польский, а сдающей дорогой Польши — русский язык.

Ст. 7. М. К.

В случае неточного указания рода и веса груза, как равно в случае перегруза вагона, нагруженного отправителем, добавочная плата взыскивается по внутренним тарифам дорог, участвующих в перевозке. Добавочная плата причитается обнаружившей дороге; если в обнаружении участвовали две дороги, то каждая из них получает за свое протяжение добавочную

z nich otrzymuje za swoją przestrzeń dopłatę, przypadającą według jej taryfy wewnętrznej.

Do art. 10 K. M.

Nadawca obowiązany jest dołączyć oprócz dowodów, wymienionych w punkcie 1, w razie potrzeby również pozwolenie na wwóz, wywóz i tranzyt towarów.

Jeżeli przepisy wewnętrzne interesowanych państw dopuszczają składanie tych dowodów na granicznej stacji celnej, list przewozowy winien zawierać wzmiankę o ich złożeniu.

Odmowę przyjęcia przesyłki ze względów celnych i innych administracyjnych należy stwierdzić we wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego pieczęcią i podpisem urzędu, odmawiającego przyjęcia, ze wskazaniem daty.

Do art. 11 K. M.

Przewoźne i opłaty dodatkowe oblicza się albo według taryf wewnętrznych obu Stron, albo według taryf bezpośrednich niniejszej komunikacji, o ile one będą wprowadzone.

Dla obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych od granicy miarodajne są taryfy, obowiązujące w dniu nadania przesyłki, o ile przewóz będzie się odbywał z zastosowaniem bezpośrednich ceduł przewozowych.

Do art. 12 i 23 K. M.

Należności przewozowe, dodatkowe i celne, oraz wydatki kolei w gotowiźnie z przesyłek, od stacji nadawczej do granicy Państwa, opłaca nadawca.

Należności tego samego rodzaju od granicy Państwa do stacji odbiorczej, przekazuje się do pobrania od odbiorcy.

Należności, które narosły w drodze do granicy Państwa, pobiera się od nadawcy dodatkowo.

Po wprowadzeniu taryf bezpośrednich powyższe odchylenia nie będą stosowane przy przewozach, dokonywanych na podstawie tych taryf.

Do art. 13 K. M.

Zaliczki i zaliczenia są niedopuszczalne.

плату, причитающуюся по ее внутреннему тарифу.

Ст. 10. М. К.

Сверх документов, поименованных в пункте 1, отправитель обязан приложить также, в случае надобности, разрешение на привоз, вывоз и транзит груза.

Поскольку внутренними правилами заинтересованных стран допускается депонирование этих документов на пограничной станции, где имеется таможня, о депонировании таковых должна быть сделана оговорка в накладной.

Отказ в приеме груза по таможенным или иным административным соображениям должен быть заверен во всех экземплярах передаточной ведомости с печатью и за подписью Ведомства, отказывающего в приеме с указанием времени отказа.

Ст. 11. М. К.

Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются или по внутренним тарифам подлежащих стран или по прямым тарифам настоящего сообщения, поскольку такие будут установлены.

Для исчисления провозной платы и дополнительных сборов от границы, обязательны тарифы, действующие в день принятия груза к отправлению, поскольку перевозки будут совершаться по прямым дорожным ведомостям.

Ст. 12 и 23. М. К.

Провозная плата, дополнительные сборы и таможенные сборы, а равно издержки железной дороги наличными деньгами за протяжение от станции отправления до государственной границы оплачиваются отправителем.

Те же платы и сборы от государственной границы до станции назначения переводятся на получателя.

Издержки, возникшие по пути следования груза к пограничной станции, взыскиваютая с отправителя.

По установлении прямых тарифов настоящее отступление не будет применяться к перевозкам, совершаемым по таким тарифам.

Ст. 13. М. К.

Ссуды и наложенные платежи не допускаются.

Do art. 14 K. M.

Do terminów dostawy, przewidzianych przez postanowienia wykonawcze do K. M., dolicza się tymczasowe terminy dodatkowe, obowiązujące na kolejach Stron umawiających się, które będą je sobie wzajemnie komunikowały.

Do art. 15 K. M.

Dodatkowe zlecenia nadawcy, dotyczące powrotu przez granicę państwową przesyłki, która tę granicę przekroczyła, nie są dopuszczalne, o ile nie wynikają wskutek żądania kolei (art. 18 i 24 K. M.). Nie dopuszcza się również przeadresowywania przesyłek do trzeciego Państwa za pierwotnym listem przewozowym.

Sposób wykonywania uprawnionych zleceń dodatkowych, jak również obliczania przewoźnego i opłat dodatkowych, określają wewnętrzne przepisy i taryfy odnośnych kolei.

Do art. 18 K. M.

Jeżeli w wypadkach, o których mowa w ustępie 1 artykułu 18, nadawca na żądanie kolei nie da dyspozycji co do towaru, należy z towarem postąpić w sposób, przewidziany przez art. 24 dla towarów nieodebranych.

Co się tyczy pobierania składowego, względnie postojowego za towary zatrzymane w drodze, obowiązują przepisy tej kolei, w obrębie której towar został zatrzymany.

Do art. 23 K. M.

Odchylenie niniejsze jest wspólne z odchyleniem od art. 12 K. M.

Do art. 26 K. M.

Roszczenia o zwrot nadpłat mogą być zgłaszane tylko przez tego, od kogo pobrano nadpłatę i tylko do kolei, która tę nadpłatę pobrała.

Do art. 38 i 40 K. M.

Ubezpieczenie dostawy i deklarowanie wartości jest niedopuszczalne.

Ст. 14. М. К.

Сроки доставки, предусмотренные исполнительными постановлениями к М. К. увеличиваются временными дополнительными сроками, действующими на железных дорогах договаривающихся сторон, которые будут взаимно сообщать друг другу о таковых дополнительных сроках.

Ст. 15. М. К.

Дополнительные распоряжения отправителя о возвращении через государственную границу отправки, которая эту границу проследовала, не допускаются, поскольку они не вызваны требованием железных дорог. (ст. 18 и 24 М.К.).

Не допускается равным образом переадресовка отправки по первоначальной накладной в третью страну.

Способ исполнения допускаемых добавочных распоряжений, а равно исчисление в подлежащих случаях провозной платы и дополнительных сборов определяется внутренними правилами и тарифами подлежащих дорог.

Ст. 18. М. К.

Если в случаях, предусмотренных I-ым абзацем ст. 18, получателем не будет дано распоряжение относительно груза, с грузом следует поступить применительно к постановлениям ст. 24 для невостребованных грузов.

Относительно взыскания платы за хранение или за простой вагонов при задержке грузов в пути, действительны правила той дороги, в пределах коей последовала задержка груза.

Ст. 23. М. К.

Отступление — общее с отступлением от ст. 12 М. К.

Ст. 26. М. К.

Претензии о возврате переборов могут быть пред'являемы лишь лицом, с коего взыскан перебор и лишь к дороге, которая взыскала перебор.

Ст. 38 и 40 М. К.

Страхование срочности доставки и об'явление ценности не допускается.

Do art. 44 K. M.

a) Wzmiankowana w ustępie 3 art. 44 K. M. zgoda kolei żelaznej na zastrzeżenia przy odbiorze towaru musi być wyrażona piśmiennie lub stwierdzona stemplem stacyjnym,

b) przy odbiorze przesyłki, która nie nadeszła w całości, powinny być opłacane wszystkie należności, wykazane w liście przewozowym za całą przesyłkę, z zastrzeżeniem prawa reklamacji według K. M.

Ст. 44 M. K.

а) Согласие дороги на оговорки при получении груза, предвиденное 3 абзацем ст. 44 M. K., должно быть выражено письменно или удостоверено штемпелем станции.

в) При получении отправки, прибывшей с недостачею, получателем должны быть уплачены полностью все платежи, показанные в накладной, за полное количество груза, с сохранением права иска по M. K.

Do art. 57 — 61 K. M.

Postanowienia tych artykułów nie mają zastosowania.

Ст. 57 — 61 M. K.

Постановления этих статей не применяются.

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją i Protokółem, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne, zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień, oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i zatwierdzone i przyrzekamy, że będą ściśle stosowane.

Na dowód czego, wydaliśmy akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

W Warszawie, dnia 4 maja 1925 roku.

(—) *S. Wojciechowski*

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej

Prezes Rady Ministrów:

(—) *W. Grabski*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Al. Skrzyński*

345.

Oświadczenie rządowe

z dnia 9 maja 1925 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie wraz z Protokółem dodatkowym dnia 24 kwietnia 1924 roku (Dz. U. R. P. z 1925 r. № 1 poz. 6).

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 22 Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej osobowej i towarowej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie wraz z Protokółem dodatkowym dnia 24 kwietnia 1924 roku, wymiana dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji tej nastąpiła w Warszawie w dniu 7 maja 1925 roku.

Konwencja powyższa nabiera mocy prawnej po upływie 15-u dni od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych i, w myśl art. VIII wymienionego wyżej Protokółu, zostanie wprowadzona w wykonanie rozporządzeniem władz komunikacyjnych każdej Strony od 15-go bieżącego lub 1-go następnego miesiąca po otrzymaniu wiadomości o zatwierdzeniu postanowień wykonawczych i osobnych umów granicznych (stacyjnych) przez władze komunikacyjne obu Stron. Równocześnie tracą moc obowiązującą tymczasowe umowy o ruchu granicznym.

Minister Spraw Zagranicznych: *Al. Skrzyński*

Warszawa. Tłoczono w Drukarni Państwowej z polecenia Ministra Sprawiedliwości. 29057 P

Konto czekowe Pocztowej Kasy Oszczędności № 30130. Cena 60 groszy.