

cukru, przeznaczonego na cel, określony w art. 1, ulegają nadto karze aresztu od tygodnia do sześciu miesięcy.

Art. 4. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Skarbu, a o ile chodzi o postanowienia art. 1 ust. 2 w porozumieniu z Ministrami Pracy i Opieki Społecznej oraz Spraw Wewnętrznych.

Art. 5. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*
Prezes Rady Ministrów: *A. Prystor*
Minister Skarbu: *Jan Piłsudski*
Minister Pracy i Opieki Społecznej: *Hubicki*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

766.

K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską, Królestwem Rumunii i Republiką Czeskosłowacką o wolności tranzytu kolejowego z Rumunii do Rumunii przez terytorjum polskie i czeskosłowackie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Grigore Ghica Vodă—Śniatyn—Załucze—Woronienka—Jasiña i Valea Visaului, podpisana w Pradze dn. 9 listopada 1929 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, IGNACY MOŚCICKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wie-
dzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu dziewiątym listopada tysiąc dziewięć-
set dwudziestego dziewiątego roku podpisana zo-
stała w Pradze między Rządem Rzeczypospolitej
Polskiej, Rządem Królestwa Rumunii i Rządem Re-
publiki Czeskosłowackiej konwencja wraz z załącz-
nym do niej protokółem końcowym dotycząca
wolności tranzytu kolejowego z Rumunii do Ru-
munii przez terytorjum polskie i czeskosłowac-
kie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Gri-
gore Ghica Vodi — Śniatyn — Załucze — Wor-
nienka — Jasiña i Valea Visaului o następującem
brzmieniu dosłownem:

K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską, Królestwem Rumunii
i Republiką Czeskosłowacką o wolności tranzytu ko-
lejowego z Rumunii do Rumunii przez terytorjum
polskie i czeskosłowackie na odcinkach kolejowych,
leżących pomiędzy stacjami: Grigore Ghica Vodă —
Śniatyn — Załucze — Woronienka — Jasiña i Va-
lea Visaului.

RZĄD
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, KRÓLESTWA
RUMUNJI

i
REPUBLIKI CZESKOSŁOWACKIEJ

pragnąc uregulować sprawy, odnoszące się do kole-
jowego ruchu tranzytowego przez terytorjum polskie
i czeskosłowackie na odcinkach kolejowych, leżą-
cych pomiędzy stacjami: Grigore Ghica Vodă —
Śniatyn — Załucze — Woronienka — Jasiña i Va-
lea Visaului,

postanowiły zawrzeć konwencję i mianowały
w tym celu pełnomocników, a mianowicie:

w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:

p. Franciszka MOSKWE, Wicedyrektora w Minister-
stwie Komunikacji;

w imieniu Królestwa Rumunii:

p. Cezara MEREUȚA, Wicedyrektora Generalnego
kolei żelaznych rumuńskich;

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
NOUS, IGNACY MOŚCICKI,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Une Convention avec un procès-verbal y an-
nexé relative à la liberté du transit ferroviaire de
Roumanie en Roumanie par le territoire polonais
et tchécoslovaque sur les voies ferrées entre les ga-
res Grigore Ghica Vodă — Śniatyn — Załucze —
Woronienka — Jasiña et Valea Visaului ayant été
signée entre le Gouvernement de la République de
Pologne, le Gouvernement du Royaume de Rou-
manie et le Gouvernement de la République Tché-
coslovaque à Praha le neuf novembre mil neuf cent
vingt neuf, Convention et procès-verbal, dont la te-
neur suit:

C O N V E N T I O N

entre la République de Pologne, le Royaume de Rou-
manie et la République Tchecoslovaque sur la liber-
té du transit ferroviaire de Roumanie en Roumanie
par le territoire Polonais et Tchecoslovaque sur les
voies ferrées, entre les gares Grigore Ghica Vodă —
Śniatyn — Załucze — Woronienka — Jasiña et Va-
lea Visaului.

LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
DU ROYAUME DE ROUMANIE ET
DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE

désireux de régler les questions relatives au
trafic en transit par le territoire polonais et tchéco-
slovaque sur les voies ferrées entre les gares Grigore
Ghica Vodă — Śniatyn — Załucze — Woronienka —
Jasiña et Valea Visaului,

ont décidé de conclure une convention et ont
nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires à savoir:

au nom de la République de Pologne:

M. François MOSKWA, Vice-Directeur au Ministère
des Communications,

au nom du Royaume de Roumanie:

M. César MEREUȚA, Sous-Directeur Général des
Chemins de Fer roumains, et

w imieniu Republiki Czeskosłowackiej:

p. Jaroslava OUŘEDNÍČKA Doktora praw, Radcę Ministerjalnego w Ministerstwie Kolei Żelaznych czecosłowackich,

KTÓRZY, po przedstawieniu swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

Artykuł 1.

1. Polska i Czechosłowacja przyznają Rumunii, zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, ułatwienia dla tranzytu specjalnego podróżnych, bagażu, przesyłek ekspresowych, towarów (włączając w to bydło) i poczty w tranzycie z Rumunii do Rumunii, a mianowicie: Polska przez obszar polski na odcinku kolejowym między granicą państwową obok stacji Śniatyn — Załucze i granicą państwową obok stacji Woronienka, Czechosłowacja przez obszar czecosłowacki na odcinku kolejowym pomiędzy granicą państwową obok stacji Jasiňa i granicą państwową obok stacji Trebušany.

2. Do powyższego ruchu będą stosowane postanowienia obowiązujące w danym czasie: układu polsko-rumuńskiego o komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, układu czecosłowacko-rumuńskiego o komunikacji kolejowej między Królestwem Rumunii a Republiką Czeskosłowacką oraz konwencji czecosłowacko-polskiej o komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką, byleby one mogły mieć zastosowanie i nie były sprzeczne z niniejszą konwencją.

Artykuł 2.

Z zastrzeżeniem postanowień specjalnych niniejszej konwencji nie będą brane pod uwagę w tranzycie ani przynależność państwowa podróżnych, ani pochodzenie towarów, ani przynależność państwowa nadawcy jako też odbiorcy.

Artykuł 3.

1. Ruch tranzytowy, uregulowany niniejszą konwencją, wykonywany będzie w postaci tranzytu specjalnego.

2. Przewóz podróżnych w tym tranzycie specjalnym wykonywany będzie pociągami specjalnie do tego przeznaczonymi, składającymi się z wagonów typu korytarzowego.

3. Bagaż nadany oraz przesyłki ekspresowe przewożone będą w wagonie bagażowym lub w przedziale wagonu bagażowego pod zamknięciem celnym i odpowiednio do porozumienia się Zarządów kolejowych także pod nadzorem rumuńskiego konduktora bagażowego.

4. Każdy pociąg tranzytu specjalnego będzie konwojowany na obszarze czecosłowackim przez dwóch konwojentów. Czechosłowacja będzie miała prawo, o ile uzna za potrzebne, powiększyć ilość konwojowych, dodając jednego konwojowego dodatkowego na każdą serję czterech wagonów. Rumunja zobowiązuje się zwrócić Czechosłowacji ko-

au nom de la République Tchecoslovaque:

M. Jaroslav OUŘEDNÍČEK docteur en droit, Conseiller ministériel au Ministère des Chemins de Fer tchecoslovaque,

LESQUELS après s'être présentés leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

Article 1.

1. La Pologne et la Tchecoslovaquie accordent à la Roumanie, conformément aux dispositions de la présente Convention, des facilités pour un transit spécial des voyageurs, bagages, colis messageries, marchandises (y compris le bétail) et des envois postaux en transit de Roumanie en Roumanie, notamment: la Pologne par le territoire polonais sur le secteur ferroviaire entre la frontière de l'État près de la station Śniatyn-Załucze et la frontière de l'État près de la station Woronienka, la Tchecoslovaquie par le territoire tchecoslovaque sur le secteur ferroviaire entre la frontière de l'État près de la station Jasiňa et la frontière de l'État près de la station Trebušany.

2. Seront applicables à ce trafic les dispositions de l'Accord polono-roumain sur le trafic par chemins de fer entre la République de Pologne et le Royaume de Roumanie, de l'Accord roumain-tchecoslovaque sur le trafic par chemins de fer entre le Royaume de Roumanie et la République Tchecoslovaque, ainsi que de la Convention polono-tchecoslovaque sur le trafic par chemins de fer entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque, en vigueur en temps donné, pour autant qu'elles puissent être appliquées et ne soient pas contraires à la présente Convention.

Article 2.

Sous réserve des dispositions spéciales de la présente Convention, il ne sera tenu compte dans le transit ni de la nationalité des voyageurs, ni de l'origine des marchandises, ni de la nationalité de l'expéditeur, ni de celle du destinataire.

Article 3.

1. Le trafic en transit réglé par la présente Convention sera effectué sous forme de transit spécial.

2. Le transport des voyageurs dans ce transit spécial sera effectué par trains y affectés spécialement, composés de voitures à couloir.

3. Les bagages enregistrés et les colis messageries seront transportés en fourgon ou dans un compartiment du fourgon sous scellé douanier et selon l'arrangement des administrations ferroviaires aussi sous la surveillance d'un garde-bagages roumain.

4. Chaque train en transit spécial sera convoyé sur le territoire tchecoslovaque par deux convoyeurs. La Tchecoslovaquie aura le droit, s'il le juge nécessaire, d'en augmenter le nombre en ajoutant un convoyeur additionnel pour chaque série de quatre wagons. La Roumanie s'oblige de rembourser à la Tchecoslovaquie les frais du convoiement d'après

szta konwoju podług specjalnego porozumienia się zainteresowanych Zarządów.

5. Nie wolno z pociągów, przeznaczonych do omawianego tranzytu, wysiadać, ani do nich wsiadać na obszarze polskim i czeskosłowackim. Również nie wolno osobom, podróżującym w tych pociągach wydawać lub przyjmować jakichkolwiek bądź przedmiotów na wymienionych obszarach. Napoje i potrawy mogą być podawane podróżnym tylko za zgodą konwojowego celnego.

6. Pociągi wymienione w ustępie 2 będą konwojowane przez celnych, bądź także policyjnych funkcjonariuszów kraju tranzytowego. Władze administracyjne i celne Stron umawiających się porozumieją się co do stacyj pogranicznych, na których będzie się odbywało wsiadanie i wysiadanie konwoju.

7. Koszta konwoju na obszarze czeskosłowackim ponosić będzie Rumunja.

8. Pod pociągiem tranzytu specjalnego (towarowym lub pasażerskim), rozumie się albo cały pociąg, albo część pociągu, tworzącą całość (patrz także protokół końcowy).

Artykuł 4.

1. Ruch tranzytowy specjalny podlegać będzie na terytorjum polskim i czeskosłowackim prawom kraju tranzytowego, odnoszącym się do utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również ustawom i przepisom celnym, sanitarnym (weterynaryjnym), kolejowym i innym administracyjnym. Jednakże zastosowanie tych praw nie będzie mogło nigdy wstrzymać omawianego ruchu tranzytowego sprzecznie z przepisami niniejszej konwencji.

2. Transporty zwierząt żywych w omawianej komunikacji tranzytowej będą poddawane oględzinom weterynaryjnym przed załadowaniem w Rumunji. Wagony używane do tych transportów powinny być wyposażone w takie urządzenia, któreby nie dopuściły do wypadania słomy i gnoju. Wagony użyte do przewozu zwierząt, nie będą oddane do przewozów jak tylko po dokonanej dezynfekcji.

3. W razie przeładunku zwierząt potrzebnego z przyczyn ruchowo-kolejowych, obowiązuje interwencja właściwego lekarza weterynaryjnego i dezynfekcja opróżnionych wagonów.

4. Przerwa w omawianym ruchu tranzytowym specjalnym może nastąpić jedynie w wypadku ostatecznej konieczności i nagłej potrzeby, przyczem rozumie się, że zasady omawianego tranzytu będą przestrzegane we wszelkich okolicznościach (patrz także protokół końcowy).

Artykuł 5.

1. Rządy krajów tranzytu specjalnego użyczą podróżnym, korzystającym z pociągów omawianego tranzytu, wszelkiej pomocy i opieki w tym względzie, ażeby ich osobiste i majątkowe prawa nie doznały żadnych nieprawnych ograniczeń.

2. Rumunja nie odmówi przyjęcia zpowrotem podróżnych, zatrzymanych z pociągów tranzytu specjalnego w kraju tranzytowym z powodu choroby lub z innych przyczyn.

Artykuł 6.

1. Zakazy przywozu, wywozu, przewozu i tranzytu towarów, ogłoszone w krajach tranzytowych,

l'arrangement spécial entre les administrations intéressées.

5. Il est interdit de descendre des trains affectés à ce transit ou de monter dans ces trains sur le territoire polonais et tchécoslovaque. Il est également interdit aux personnes voyageant dans ces trains de livrer ou de recevoir des objets quelconques sur les territoires susmentionnés. Les aliments et boissons ne seront remis aux voyageurs qu'avec le consentement du convoyeur douanier.

6. Les trains mentionnés à l'alinéa 2 seront convoyés par des employés de la douane et éventuellement aussi de la police du pays de transit. Les autorités administratives et de la douane des Parties contractantes s'entendront au sujet des gares frontières où aura lieu la montée et la descente des convoyeurs.

7. Les frais du convoiement sur le territoire tchécoslovaque incomberont à la Roumanie.

8. Il est considéré comme train en transit spécial (marchandises ou voyageurs) un train tout entier ou bien une partie du train, constituant un ensemble (voir aussi le procès-verbal final).

Article 4.

1. Le trafic en transit spécial sur le territoire polonais et tchécoslovaque sera soumis aux lois du pays de transit relatives au maintien de l'ordre et de la sécurité publique, ainsi qu'aux lois et aux prescriptions douanières, sanitaires (vétérinaires), ferroviaires ou d'autres administrations. Cependant l'application de ces lois ne pourra jamais supprimer, contrairement aux dispositions de la présente Convention, ce trafic en transit.

2. Dans ce trafic en transit les transports des animaux vivants seront soumis à l'inspection vétérinaire avant le chargement en Roumanie. Les wagons y affectés doivent être aménagés de manière à empêcher la chute de la paille et du fumier. Les wagons qui ont été utilisés au transport des animaux ne seront admis aux transports qu'après avoir été désinfectés.

3. En cas de transbordements nécessaires des transports d'animaux, pour motifs de trafic ferroviaire, l'intervention du médecin vétérinaire compétent et la désinfection des wagons déchargés sont obligatoires.

4. L'interruption de ce trafic en transit spécial ne peut avoir lieu que dans un cas de nécessité et d'urgence extrêmes, étant entendu que les principes de ce transit seront observés en tout état de cause (voir aussi le procès-verbal final).

Article 5.

1. Les Gouvernements des pays de transit spécial prêteront aux voyageurs utilisant les trains de ce transit toute aide et protection pour que leurs droits personnels et matériels ne soient soumis à aucune restriction illégitime.

2. La Roumanie ne refusera pas les voyageurs qui auront été retenus des trains en transit spécial dans le pays de transit à cause d'une maladie ou pour d'autres raisons.

Article 6.

1. Les interdictions d'importations, d'exportations, de transport et de transit de marchandises

nie będą miały zastosowania do ruchu tranzytowego specjalnego, przewidzianego niniejszą konwencją z wyjątkiem zakazów, wydanych ze względu na porządek i na bezpieczeństwo publiczne.

2. Ze strony krajów tranzytowych nie będzie wymagane żadne zaświadczenie na tranzyt towarów, z wyjątkiem zaświadczeń na tranzyt, przepisanych dla pewnych towarów w państwie tranzytowym ze względu na porządek i na bezpieczeństwo publiczne.

3. Bagaż i towary przewożone zgodnie z przepisami niniejszej konwencji, nie mogą stanowić przedmiotu zajęcia administracyjnego lub sądowego. Zajęcie jest jednak dopuszczalne dla celów postępowania karnego.

Artykuł 7.

Zainteresowane Zarządy umawiających się Stron będą sobie użyczały wzajemnie pomocy we wszystkich sprawach dotyczących tranzytu. Zarządy wspomniane będą wymieniały między sobą odnośną korespondencję bezpośrednią (patrz także protokół końcowy).

ROZDZIAŁ II.

Koleje.

Artykuł 8.

1. Polska i Czechosłowacja będą przewoziły wszystkie ładunki tranzytowe, przewożone na podstawie niniejszej konwencji własnymi parowozami i z pomocą własnego personelu.

2. Konduktorzy bagażowi, konduktorzy wagonów sypialnych, służące, obsługa wagonów restauracyjnych, dozorczy parowozów nieogrzanych, oraz konwojenci wagonów pocztowych kraju wysyłającego, pełniący obowiązki w pociągach tranzytu specjalnego, będą mogli pozostawać w pociągu podczas przejazdu przez kraje tranzytowe; hamulec parowozu nieogrzanego będzie obsługiwany w kraju tranzytowym przez funkcjonariusza kolei danego kraju. Wyżej wymienieni funkcjonariusze powinni posiadać zaświadczenie, zaopatrzone pieczęcią swej władzy, stwierdzające ich udział w ruchu tranzytowym. Zaświadczenia wspomniane oraz dokumenty, uprawniające do przekraczania granicy na służbie w ruchu kolejowym sąsiedzkim, będą zredagowane w języku rumuńskim i w języku danego kraju tranzytowego.

3. Do osób, pełniących służbę w pociągach tranzytu specjalnego, będą miały zastosowanie przepisy artykułu 3 co do zachowania się podróżnych, korzystających z tych pociągów podczas przejazdu przez obszar kraju tranzytowego, z wyjątkiem przepisów, dotyczących wsiadania i wysiadania, o ile tego wymagają ich obowiązki służbowe.

Artykuł 9.

Rozkłady jazdy pociągów tranzytu omawianego, jako też uruchamianie pociągów dodatkowych, będą ustalane przez Zarządy kolejowe umawiających się Stron za wspólną zgodą.

Artykuł 10.

W pociągach przeznaczonych do omawianego tranzytu specjalnego, mogą być przewożone wagony restauracyjne i sypialne w stanie czynnym, jeżeli

publiées dans le pays de transit, ne seront pas applicables au trafic en transit spécial prévu par la présente Convention, sauf les interdictions émises pour raison d'ordre et de sécurité publique.

2. Il ne sera exigé de la part des pays de transit aucun certificat de transit des marchandises, sauf les certificats de transit prescrits pour quelques marchandises dans l'État de transit pour raison d'ordre et de sécurité publique.

3. Les bagages et les marchandises transportés conformément aux dispositions de la présente Convention, ne peuvent faire l'objet d'une saisie administrative ou judiciaire. Une saisie est toutefois admissible aux fins de procédure pénale.

Article 7.

Les administrations intéressées des Parties contractantes se prêteront assistance mutuelle dans toutes les questions relatives au transit. Ces administrations échangeront entre elles la correspondance y relative directement (voir aussi le procès-verbal final).

CHAPITRE II.

Chemins de fer.

Article 8.

1. La Pologne et la Tchécoslovaquie transporteront tous les chargements en transit, effectués en vertu de la présente Convention, par leurs propres locomotives et à l'aide de leur propre personnel.

2. Les gardes-bagages, les conducteurs des wagons-lits, les servantes, le personnel des wagons-restaurants, les gardes des locomotives non chauffées et les convoyeurs des wagons-poste du pays expéditeur, effectuant leurs fonctions dans les trains en transit spécial, pourront rester dans le train pendant la traversée des pays de transit; le frein de la locomotive non chauffée sera desservi dans le pays de transit par un employé du chemin de fer de ce pays. Les employés susmentionnés doivent être pourvus d'un certificat portant une estampille de leur autorité, attestant leur fonction au trafic en transit. Ces attestations, ainsi que les permis autorisant à franchir la frontière en service au trafic par chemin de fer entre les pays limitrophes, porteront le texte établi dans la langue roumaine et celle du pays de transit.

3. Aux personnes en service dans les trains en transit spécial sont à appliquer les prescriptions de l'article 3 en ce qui concerne l'attitude des voyageurs bénéficiant de ces trains pendant la traversée du pays de transit, à l'exception des prescriptions relatives à la montée et à la descente pour autant que les besoins de service les exigent.

Article 9.

Les horaires des trains affectés à ce transit, ainsi que la mise en marche des trains de nécessité, seront fixés de commun accord par les administrations des chemins de fer des Parties contractantes.

Article 10.

Les wagons-restaurants et les wagons-lits pourront circuler en service dans les trains affectés à ce transit spécial, si l'entreprise exploitant ces wagons

przedsiębiorstwo eksploatujące wagony rzeczono, ma prawo do ich eksploatacji na obszarze umawiających się Stron.

Artykuł 11.

Zarządy kolejowe umawiających się Stron porozumieją się co do rodzaju i ilości wagonów w pociągach tranzytu specjalnego, co do czynszu wagonów osobowych i towarowych, co do odszkodowania za przewóz wagonów próżnych, których ilość przekroczy ilość wagonów ładownych i co do wynagrodzenia za przewóz wagonów sypialnych i restauracyjnych (patrz także protokół końcowy do art. 13).

Artykuł 12.

1. Odpowiedzialność za szkody i wypadki kolejowe regulowana będzie ustawami, rozporządzeniami i instrukcjami, obowiązującymi w stosunku do kolei w miejscowości, gdzie wypadek się zdarzy. Wyjątek stanowią uszkodzenia jako też całkowity lub częściowy ubytek przewożonych towarów i bagażu, regulowane przepisami kolejowego prawa przewozowego, obowiązującego w danej komunikacji (patrz art. 13).

2. Każda z umawiających się Stron odpowiadać będzie za swoich funkcjonariuszów oraz za inne osoby, któreimi posługiwać się będzie przy wykonywaniu ruchu tranzytowego.

3. Odszkodowanie personelu kolejowego rumuńskiego i pocztowego rumuńskiego z powodu wypadków, którym uległ w czasie pełnienia służby w tranzycie specjalnym na obszarze polskim lub czeskosłowackim jest obowiązkiem Przedsiębiorstwa państwowych kolei rumuńskich.

4. Ponadto, będą miały zastosowanie odnośne przepisy obowiązujących układów (konwencji) o komunikacji kolejowej, wspomnianych w ust. 2 art. 1.

5. Do szkód na taborze kolejowym, spowodowanych przez koleje polskie albo czeskosłowackie lub przez ich personel, będą miały zastosowanie odnośne przepisy konwencji międzynarodowych o wzajemnym używaniu wagonów osobowych, bagażowych i towarowych (R. I. C. i R. I. V.).

Artykuł 13.

1. Podróżni, bagaże oraz towary pośpieszne i zwyczajne odprawiane będą bezpośrednio zgodnie z przepisami przewozowymi oraz z bezpośrednimi taryfami kolejowymi ułożonymi przez Zarządy kolejowe umawiających się Stron dla niniejszego tranzytu na zasadzie dwóch berneńskich konwencji międzynarodowych o przewozach kolejami żalaznymi (K. M. O. i K. M. T.).

2. Przesyłki ekspresowe będą przewożone zgodnie z postanowieniami porozumień taryfowych, zawartych również między zainteresowanymi Zarządami kolejowymi (patrz protokół końcowy).

Artykuł 14.

Gdyby wskutek stosowania niniejszej konwencji Zarząd kolei czeskosłowackich był obowiązany do wykonania nowych inwestycji, a przewozy tranzytowe na zasadzie niniejszej konwencji zmniejszą

posède le droit d'exploitation sur le territoire des Parties contractantes.

Article 11.

Les Administrations ferroviaires des Parties contractantes s'entendront au sujet du genre et du nombre des wagons des trains en transit spécial, de la redevance de location des voitures et des wagons, de l'indemnité pour le transport des wagons non chargés dont le nombre dépassera celui des wagons chargés ainsi que du dédommagement pour le parcours des wagons-lits et des wagons-restaurants (voir aussi procès-verbal final à l'article 13).

Article 12.

1. La responsabilité des dommages et accidents de chemin de fer sera réglée par les lois, ordonnances et règlements en vigueur par rapport aux chemins de fer dans l'endroit où l'accident aura eu lieu. Font exception les avaries ainsi que le manque total ou partiel des marchandises et des bagages, régis par les dispositions du droit de transport applicable au trafic respectif (voir art. 13).

2. Chacune des Parties contractantes assumera la responsabilité pour les employés et pour les autres personnes qu'elle emploiera dans le trafic de transit.

3. Le dédommagement du personnel des chemins de fer roumains et des postes roumaines en service pour accidents survenus en transit spécial sur le territoire polonais ou tchécoslovaque est à la charge de la Régie autonome des chemins de fer roumains.

4. En outre, seront applicables les dispositions respectives en vigueur des Accords (Conventions) sur le trafic ferroviaire mentionnés à l'alinéa 2 de l'art. 1.

5. En ce qui concerne les avaries du matériel roulant, occasionnées par les chemins de fer polonais ou tchécoslovaques ou par leur personnel, seront applicables les dispositions respectives des conventions internationales sur l'utilisation réciproque des voitures, des fourgons et des wagons (R. I. C. et R. I. V.).

Article 13.

1. Les voyageurs, les bagages, ainsi que les marchandises expédiés à grande ou à petite vitesse seront acheminés directement conformément aux dispositions de transport et aux tarifs ferroviaires directs, convenus par les administrations des chemins de fer des Parties contractantes pour le transit en question sur la base des deux Conventions Internationales de Berne concernant les transports par chemins de fer (C. I. V. et C. I. M.).

2. Les colis messageries seront transportés conformément aux dispositions des arrangements tarifaires convenues également entre les Administrations ferroviaires intéressées (voir procès-verbal final).

Article 14.

Si par l'application de la présente Convention l'Administration des chemins de fer tchécoslovaque était obligée de faire des nouveaux investissements et si les transports en transit, d'après cette Conven-

szły się tak, że wspomniane inwestycje nie zostały zamortyzowane, umawiające się Strony porozumieją się w drodze ugodowej co do tego, czy i w jaki sposób rumuńskie koleje powinny zwrócić koszty spowodowane przez wspomniane inwestycje. Koleje czeskosłowackie będą zawiadamiwały tytułem informacji koleje rumuńskie o tem, jakie inwestycje zostały postanowione.

ROZDZIAŁ III.

Poczta.

Artykuł 15.

1. Polska i Czechosłowacja przyznaje Rumunii prawo przewozu przesyłek pocztowych wszelkiego rodzaju w wagonach rumuńskich (pocztowych, bagażowych lub innych wagonach kolejowych) na liniach wymienionych w art. 1 (patrz protokół końcowy do art. 15 i 21) bez kosztów tranzytowych, przewidzianych w Światowej Konwencji Pocztovej i w specjalnych umowach pocztowych.

2. Zarząd poczty rumuńskiej będzie miał prawo dołączania do każdego pociągu w tranzycie specjalnym własnego wagonu pocztowego, obsługiwanego przez funkcjonariuszów rumuńskich. W tym wypadku Zarząd pocztowy polski będzie miał prawo korzystać na obszarze polskim z wagonów pocztowych rumuńskich celem przewozu własnych przesyłek pocztowych (patrz także art. 20).

3. Przewóz wagonów pocztowych rumuńskich w pociągu tranzytu specjalnego będzie się odbywał po poprzednim porozumieniu się Zarządów kolejowych i pocztowych umawiających się Stron, które to Zarządy porozumieją się równocześnie co do zakresu wspólnego korzystania z tych wagonów. Zarząd poczty rumuńskiej zwracać będzie Zarządowi poczty polskiej i Zarządowi kolei czeskosłowackich koszty przewozu wagonów pocztowych rumuńskich oraz wagonów bagażowych bądź innych wagonów kolejowych. Przy obliczaniu tych kosztów uwzględniony będzie także przewóz personelu pocztowego rumuńskiego.

Artykuł 16.

1. Każdy wagon pocztowy, obsługiwany przez funkcjonariuszów pocztowych rumuńskich, będzie mógł być konwojowany na terytorjum polskim przez funkcjonariusza pocztowego polskiego, którego zadaniem będzie reprezentowanie personelu pocztowego rumuńskiego wobec urzędów i władz polskich oraz pośredniczenie w wymianie poczty między personelem rumuńskim a urzędami pocztowymi polskimi. Funkcjonariusz konwojujący będzie mógł poza tem pełnić własną służbę pocztową. Jednakże nie ma on prawa mieszać się do wewnętrznych spraw służby rumuńskiej.

2. Funkcjonariusz poczty polskiej, pełniący służbę w wagonie pocztowym rumuńskim, będzie wsiadał i wysiadał na stacjach umówionych. Przy wsiadaniu do wagonu będzie on obowiązany okazać funkcjonariuszom rumuńskim zaświadczenie z pieczęcią swojego urzędu, zredagowane w języku polskim i w rumuńskim. Gdyby nie był w mundurze, obowiązany będzie nosić oznakę, wskazującą, że jest funkcjonariuszem pocztowym (przepaskę lub czapkę służbową).

tion, étaient réduits dans une telle mesure que les investissements susmentionnés ne seraient pas amortis, les Parties contractantes s'entendront à l'amiable pour voir, si et dans quelle mesure les chemins de fer roumains devront rembourser les frais occasionnés par lesdits investissements. Les chemins de fer tchécoslovaques communiqueront aux chemins de fer roumains, à titre d'information, les investissements décidés.

CHAPITRE III.

Postes.

Article 15.

1. La Pologne et la Tchécoslovaquie accordent à la Roumanie le droit de transporter sans frais de transit, prévus dans la Convention Postale Universelle et dans les arrangements postaux spéciaux, les envois postaux de toute sorte dans les wagons roumains (wagons-poste ou fourgons, ou autres wagons ferroviaires) sur les lignes visées à l'art. 1 (voir procès-verbal final à l'art. 15 et 21).

2. L'Administration des postes roumaines aura le droit de placer dans chaque train en transit spécial son propre wagon-poste desservi par des employés roumains. Dans ce cas l'Administration des postes polonaises aura le droit d'utiliser sur le territoire polonais les wagons-poste roumains pour le transport de ses envois postaux (voir aussi l'art. 20).

3. Le transport des wagons-poste roumains dans un train en transit spécial sera effectué à la suite d'une entente préalable entre les Administrations des chemins de fer et des postes des Parties contractantes qui s'entendront en même temps au sujet de l'étendue de l'utilisation commune de ses wagons. L'Administration des postes roumaine sera tenue de rembourser à l'Administration des postes polonaise et à l'Administration ferroviaire tchécoslovaque les frais de transport des wagons-poste roumains ainsi que des fourgons et éventuellement des autres wagons ferroviaires. Dans la calculation de ces frais on tiendra compte aussi du transport du personnel de poste roumaine.

Article 16.

1. Chaque wagon - poste, dans lequel les employés postaux roumains exerceront leur service, pourra être convoyé sur le territoire polonais par un employé postal polonais, qui sera tenu de représenter le personnel postal roumain devant les offices et autorités polonaises, ainsi que de servir d'intermédiaire dans l'échange des envois postaux entre le personnel roumain et les offices postaux polonais. L'employé convoyant pourra en outre effectuer son propre service postal. Il n'est pas toutefois autorisé à s'immiscer dans les affaires intérieures du service roumain.

2. L'employé des postes polonaises en service dans le wagon-poste roumain devra monter dans ce wagon et le quitter aux gares convenues. En entrant dans le wagon il sera tenu de présenter aux employés roumains un certificat portant un sceau de son office et rédigé en langue polonaise et roumaine. Au cas où il ne portera pas l'uniforme, il sera obligé de porter un signe distinctif le désignant comme employé des postes (brassard ou casquette de service).

Artykuł 17.

1. Pocztowe organa kontrolne rumuńskie będą mogły korzystać z wagonów pocztowych, przejeżdżających przez terytorjum tranzytowe w celu wykonywania kontroli nad pocztową służbą rumuńską. Kontrolerzy wspomniani powinni posiadać urzędową legitymację, uprawniającą ich do wykonywania rzeczowej kontroli.

2. Pocztowe organa kontrolne polskie będą mogły przejeżdżać pod temi samemi warunkami w tranzycie przez terytorjum polskie w wagonach pocztowych rumuńskich w celu kontrolowania funkcjonarjuszów pocztowych polskich.

Artykuł 18.

1. Skrzynki do listów w wagonach pocztowych rumuńskich powinny być na terytorjum polskiem i czeskosłowackim w stanie zamkniętym.

2. Funkcjonarjusze pocztowi rumuńscy nie mają prawa na terytorjum tranzytowem wchodzić w styczność z publicznością i nie wolno im jest bez ważnych powodów służbowych opuszczać wagonu jak również przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów podczas pobytu na terytorjum tranzytowem.

3. Funkcjonarjusze rumuńscy będą mogli przewozić przedmioty i artykuły żywności, niezbędne wyłącznie dla ich osobistego użytku podczas przejazdu przez terytorjum tranzytowe.

Artykuł 19.

Obsługa pocztowa rumuńska, pełniąca służbę w wagonie pocztowym, powinna posiadać zaświadczenie swego urzędu, zredagowane w języku rumuńskim, polskim i czeskosłowackim, podające również ilość funkcjonarjuszów uprawnionych do pełnienia służby w tranzycie specjalnym.

Artykuł 20.

Zarządy kolei polskich i czeskosłowackich będą obowiązane przewozić zgodnie z własnemi ogólnemi przepisami kolejowemi zamknięte wagony kolejowe z przesyłkami pocztowemi otrzymane od Zarządu kolejowego rumuńskiego i zaplombowane przez urzędy pocztowe i celne rumuńskie (patrz także protokół końcowy).

Artykuł 21.

1. W wagonach pocztowych rumuńskich, przejeżdżających przez terytorja tranzytowe, będą przewożone wszelkiego rodzaju przesyłki pocztowe:

- a) pochodzące z Rumunji i przeznaczone dla Rumunji,
- b) pochodzące z Rumunji i przeznaczone dla zagranicy,
- c) pochodzące z zagranicy i przeznaczone dla Rumunji.

2. Przewóz w tranzycie specjalnym przesyłek pocztowych wszelkiego rodzaju, pochodzących z zagranicy i przeznaczonych dla zagranicy będzie dopuszczony na podstawie poprzedniego układu pomiędzy Zarządami pocztowemi polskim, rumuńskim i czeskosłowackim (patrz także protokół końcowy do art. 15 i 21).

Artykuł 22.

Jeżeli w pociągu tranzytu specjalnego niema pocztowego wagonu rumuńskiego, ani funkcjonarjusza poczty rumuńskiej, przewóz worków z listami

Article 17.

1. Les contrôleurs des postes roumaines pourront employer les wagons-poste traversant le territoire de transit dans le but de contrôler le service postal roumain. Ils doivent être munis d'une carte d'identité officielle, les autorisant à effectuer ce contrôle.

2. Les contrôleurs des postes polonaises pourront, sous les mêmes conditions, emprunter les wagons-poste roumaines en transit par le territoire polonais dans le but de contrôler les employés des postes polonais.

Article 18.

1. Les boîtes aux lettres des wagons-poste roumaines devront rester fermées sur le territoire polonais et tchécoslovaque.

2. Les employés roumaines des postes n'auront pas le droit de se mettre en communication avec le public sur le territoire de transit et il leur est interdit de quitter sans motif impérieux de service le wagon durant leur séjour sur le territoire de transit ou de recevoir et de livrer des objets quelconques.

3. Les employés roumaines peuvent transporter les objets et aliments nécessaires exclusivement à leur usage personnel durant la traversée du territoire de transit.

Article 19.

Le personnel des postes roumaines en service au wagon-poste doit être pourvu d'une attestation de son office, libellée en langues roumaine, polonaise et tchécoslovaque et indiquant le nombre des employés autorisés au service en transit spécial.

Article 20.

Les Administrations des chemins de fer polonais et tchécoslovaque sont tenues de transporter d'après leurs propres instructions générales des chemins de fer, les wagons ferroviaires clos comprenant des envois postaux reçus de l'Administration des chemins de fer roumaines et plombés par les offices postaux et douaniers roumaines (voir aussi procès-verbal final).

Article 21.

1. Seront transportés dans les wagons-poste roumaines passant par les territoires de transit les envois postaux de toute sorte:

- a) en provenance de la Roumanie et à destination de la Roumanie,
- b) en provenance de la Roumanie et à destination de l'étranger,
- c) en provenance de l'étranger et à destination de la Roumanie.

2. Le transport en transit spécial des envois postaux de toute sorte en provenance de l'étranger et à destination de l'étranger sera admis d'après un accord préalable entre les Administrations des postes polonaises, roumaines et tchécoslovaques (voir aussi procès-verbal final à l'article 15 et 21).

Article 22.

Si dans un train en transit spécial ne se trouve ni un wagon-poste roumain, ni un employé de la poste roumaine, le transport des sacs à lettres

może się odbywać za pośrednictwem funkcjonariuszów kolejowych z zastrzeżeniami, wymienionymi w art. 24.

Artykuł 23.

1. Za konwojowanie wagonów pocztowych rumuńskich spełniane przez personel polski, powinien Zarząd pocztowy rumuński płacić Zarządowi pocztowemu polskiemu należności obliczone według kosztów Zarządu polskiego.

2. Należności za konwojowanie poczty będą wyrównywane w walucie polskiej kwartalnie na podstawie rachunków, przedstawionych Zarządowi pocztowemu rumuńskiemu przez Zarząd pocztowy polski. Wypłata należności powinna nastąpić w ciągu miesiąca po doręczeniu rachunku. W razie zwłoki w zapłacie będą doliczane odsetki w wysokości 7% od sta rocznie. Interesowane zarządy mogą zmienić powyższe postanowienie za wspólną zgodą.

3. W razie konieczności zaopiekowania się pocztą rumuńską przez personel polski lub czeskosłowacki Zarząd poczty rumuńskiej obowiązany będzie ponadto pokryć koszty, poniesione przez Zarząd pocztowy polski lub czeskosłowacki.

Artykuł 24.

1. Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w wagonach rumuńskich konwojowanych przez funkcjonariuszów pocztowych rumuńskich ponosi Zarząd poczty rumuńskiej z wyjątkiem wypadków, kiedy winę przypisać można Zarządowi kolejowemu polskiemu lub czeskosłowackiemu. W tym ostatnim razie Zarząd kolejowy polski lub czeskosłowacki ponosić będzie odpowiedzialność wobec Zarządu kolejowego rumuńskiego za wagony pocztowe taką samą, jak za wagony kolejowe, zaś za przesyłki pocztowe taką samą, jaką Zarząd Pocztowy rumuński ponosi wobec nadawców tych przesyłek.

2. Zarządy kolei polskich i czeskosłowackich nie będą obowiązane do wypłaty odszkodowania w razie zagubienia lub naruszenia worków z listami, przewożonych za pośrednictwem funkcjonariuszów kolejowych polskich lub czeskosłowackich.

3. W razie przeładunku przesyłek pocztowych na terytorjum polskiem lub czeskosłowackiem odpowiedzialność za przesyłki pocztowe rumuńskie przejdzie na ten Zarząd kolejowy lub pocztowy polski, rumuński lub czeskosłowacki, który je przejmie pod swój nadzór.

4. Niekonwojowanym wagonom kolejowym, zawierającym przesyłki pocztowe, będą dodane wykazy zawartości wagonów, sporządzone przez Zarząd poczty rumuńskiej.

ROZDZIAŁ IV.

Postanowienia celne.

Artykuł 25.

1. Przewozy w tranzycie specjalnym będą podlegały dozorowi celnemu kraju tranzytowego.

2. Dozór nad towarami odbywać się będzie: w wagonach zamkniętych przez nałożenie zamknięć celnych na wagonie; w wagonach otwartych oraz

pourra être effectué par l'intermédiaire des employés des chemins de fer sous réserve mentionnée à l'art. 24.

Article 23.

1. Pour le convoiement des wagons-poste roumains effectué par le personnel polonais, devront être versées à l'Administration des postes polonaise par l'Administration des postes roumaine des redevances, calculées d'après les frais de l'Administration polonaise.

2. Les redevances dues pour le convoiement des postes sont à payer par trimestre en monnaie polonaise sur la base des comptes présentés à l'Administration des postes roumaine par l'Administration des postes polonaise. Le paiement doit avoir lieu au cours du mois après que le compte sera parvenu. Ce délai écoulé, la somme due sera majorée d'intérêts de 7% par an. Les administrations intéressées peuvent modifier cette disposition d'un commun accord.

3. Au cas où le personnel polonais ou tchécoslovaque devra prendre sous sa garde les envois postaux roumains, l'Administration des postes roumaine sera en outre tenue de couvrir les dépenses y relatives, faites par les Administrations des postes polonaises et tchécoslovaques.

Article 24.

1. La responsabilité des envois postaux transportés dans des wagons roumains, convoyés par les agents de poste roumains, incombe à l'Administration des postes roumaine, à l'exception des cas où la faute peut être imputée à l'Administration ferroviaire polonaise ou tchécoslovaque. Dans ce dernier cas l'Administration ferroviaire polonaise ou tchécoslovaque sera responsable vis-à-vis de l'Administration ferroviaire roumaine, des wagons-poste dans la même mesure que des wagons de chemin de fer, et en ce qui concerne les envois postaux elles assument la même responsabilité qui incombe à l'Administration roumaine vis-à-vis expéditeurs de ces envois.

2. Les Administrations des chemins de fer polonais et tchécoslovaques ne seront pas tenues de payer une indemnité en cas de perte ou de spoliation des sacs de lettres transportés par l'intermédiaire des employés des chemins de fer polonais ou tchécoslovaques.

3. En cas de transbordement des envois postaux roumains sur le territoire polonais ou tchécoslovaque, la responsabilité des envois postaux roumains incombera à celle des Administrations ferroviaires ou postales polonaise, roumaine ou tchécoslovaque, qui les aura sous sa surveillance.

4. Les wagons ferroviaires non convoyés contenant des envois postaux seront accompagnés de relevés du contenu des wagons, dressés par l'Administration des postes roumaine.

CHAPITRE IV.

Dispositions douanières.

Article 25.

1. Le trafic en transit spécial sera soumis à la surveillance douanière du pays de transit.

2. La garde des marchandises s'effectuera: pour les wagons couverts par l'apposition d'un scellé douanier au wagon; pour les wagons ouverts et pour ceux

w tych wagonach zamkniętych na których zamknięć celnych nałożyć nie można, w sposób wskazany przez urząd celny kraju tranzytowego.

3. Zarząd kolejowy rumuński sporządzi dla każdego pociągu i dla każdego wejściowego urzędu celnego obu krajów tranzytowych listę pociągową według wzoru A, w trzech egzemplarzach dla każdego z obu krajów. Na każdy wagon, zawierający przesyłki zbiorowe, należy dołączyć do listy pociągowej wykaz ładunkowy również w trzech egzemplarzach dla każdego kraju tranzytowego. Wykaz przesyłek ekspresowych, przewożonych w pociągu pasażerskim, będzie sporządzony w dwóch egzemplarzach przez koleje rumuńskie — po jednym egzemplarzu dla każdego urzędu celnego wejściowego obu krajów tranzytowych. Wykaz ten będzie sporządzony według wyżej wymienionego formularza wzoru A. Formularze tych dokumentów, drukowane w językach: rumuńskim, polskim i czeskosłowackim powinny być wypełniane wyraźnie. Zarządy kolejowe interesowanych krajów porozumieją się ponadto co do ilości egzemplarzy powyższych dokumentów potrzebnych dla celów kolejowych.

4. Jeżeli wagony towarowe są doczepione do pociągu osobowego, będą one podlegały temu samemu postępowaniu pod względem celnym, co wagony pociągu towarowego.

5. W razie wyłączenia wagonów ze składu pociągu ze względów techniczno-kolejowych powinna być zrobiona odpowiednia adnotacja w liście pociągowej, wskazująca przyczynę wyłączenia. W razie potrzeby zdjęcia zamknięcia celnego rumuńskiego, będzie nałożone, wzamian, zamknięcie celne kraju tranzytowego. O zdjęciu lub nałożeniu wzamian zamknięcia celnego, oraz o przeładowaniu ładunku będzie sporządzony przez funkcjonariuszy celnych kolejowych kraju tranzytowego protokół dla urzędu celnego rumuńskiego. Taki sam protokół będzie sporządzony również w razie rozmyślnego lub przypadkowego naruszenia zamknięcia celnego albo w razie okradzenia towarów. W Czechosłowacji plomby kolejowe są uznawane za zamknięcie celne.

6. Kraje tranzytowe będą uznawały zamknięcia celne rumuńskie.

Artykuł 26.

1. Podróżni i ich bagaż, przewożeni pociągami pasażerskimi tranzytu specjalnego, wolni będą od wszelkich formalności celnych.

2. Jeżeli z powodu wypadku lub z innych względów techniczno-kolejowych podróżni byliby zmuszeni do opuszczenia pociągu, wówczas pozostawać oni będą pod nadzorem władz celnych kraju tranzytowego.

Artykuł 27.

Wylądowanie lub dopełnianie w kraju tranzytowym ładunku, przewożonego w tranzycie specjalnym, jest wzbronione; przeładowanie będzie mogło się odbyć jedynie ze względów techniczno-kolejowych.

ROZDZIAŁ V.

Paszporty.

Artykuł 28.

1. Podróżni w pociągach, przeznaczonych do komunikacji w tranzycie specjalnym, nie będą obo-

des wagons couverts auxquels il n'est pas possible d'appliquer le scellé douanier, d'après la décision de l'office douanier du pays de transit.

3. L'Administration ferroviaire roumaine dressera pour chaque train et chaque office douanier d'entrée des deux pays de transit une liste de train selon le modèle A. en trois exemplaires pour chacun des deux pays. Pour chaque wagon, contenant des charges collectives des colis doit être ajouté à la liste de train une feuille de chargement, également en trois exemplaires pour chacun des deux pays de transit. Une liste des colis messageries transportés par train de voyageurs sera dressée en double exemplaire par les chemins de fer roumains — un exemplaire pour chaque office douanier d'entrée des deux pays de transit. Cette liste sera dressée d'après le formulaire du modèle A susmentionné. Les mentions dans les formulaires de ces documents rédigés en langues roumaine, polonaise et tchécoslovaque doivent être écrites distinctement. Les Administrations ferroviaires des pays intéressés s'entendront en outre sur le nombre des exemplaires des documents mentionnés, nécessaires pour des buts ferroviaires.

4. Si des wagons de marchandises sont accrochés aux trains omnibus, ces wagons seront soumis au même traitement douanier que les wagons de trains de marchandises.

5. Si un wagon a été décroché du train pour des nécessités du service ferroviaire, une mention respective doit être insérée dans la liste de train indiquant la cause du décrochage. En cas où la levée du scellé douanier roumain devient nécessaire, un scellé douanier du pays de transit sera apposé à sa place. Sur la levée ou le remplacement du scellé douanier et sur le transbordement du chargement un procès-verbal sera dressé par les employés douaniers et de chemin de fer du pays de transit pour les besoins de l'office douanier roumain. Un tel procès-verbal sera fait aussi en cas où le scellé est brisé, soit intentionnellement, soit accidentellement, ou si des marchandises sont dérobées. En Tchécoslovaquie les plombs ferroviaires sont reconnus comme scellés douaniers.

6. Les scellés douaniers roumains seront reconnus par les pays de transit.

Article 26.

1. Les personnes et leurs bagages transportés dans les trains de voyageurs en transit spécial seront libres de toutes formalités douanières.

2. Si en cas d'accident ou par d'autres raisons de la technique ferroviaire les voyageurs étaient obligés de descendre du train, ils resteront sous la surveillance des autorités douanières du pays de transit.

Article 27.

Il est interdit de procéder à des déchargements ou de compléter des chargements en transit spécial dans les pays de transit; le transbordement ne pourra être effectué que pour des raisons de technique ferroviaire.

CHAPITRE V.

Passeports.

Article 28.

1. Les voyageurs des trains affectés au trafic en transit spécial ne seront tenus de se munir ni des pas-

wiązani posiadać paszportów lub jakichkolwiek dowodów tożsamości i będą wolni od wszelkich formalności paszportowych.

2. Nieurzędowi konwojenci transportów towarowych powinni posiadać dowody tożsamości z podaniem nazwiska, imienia, miejsca zamieszkania i obywatelstwa okaziciela. Dowody te powinny posiadać podpis uprawnionego; osoby niepiśmienne powinny opatrzyć go odpowiednim znakiem, poświadczonym jako autentyczny przez urząd, który wydał dowód. Konwojenci nieurzędowi powinni się zgłaszać przy wjeździe i wyjeździe w każdym kraju tranzytowym celem otrzymania w omawianych dowodach notatki stwierdzającej przekroczenie granicy.

ROZDZIAŁ VI.

Postanowienia końcowe.

Artykuł 29.

1. Spory które mogłyby powstać przy stosowaniu konwencji niniejszej i które nie mogłyby być uregulowane przez Rządy interesowane, będą poddane postępowaniu rozjemczemu. Postępowanie to odbywać się będzie w przypadku sporu między dwiema umawiającymi się Stronami, przed sądami, przewidzianymi w układach kolejowych o ruchu sąsiedzkim. O ileby jednak spór dotyczył trzech umawiających się Stron, wówczas powinien być poddany sądowi, składającemu się z trzech sędziów, wyznaczonych dla tego celu przez trzy umawiające się Strony, oraz z dwóch sędziów (z których jeden będzie wyznaczony jako przewodniczący), wybranych przez trzy Rządy we wzajemnym porozumieniu. Jeżeli Rządy nie mogłyby się pogodzić co do wyboru dwóch sędziów, zwrócić się z prośbą do Prezesa Szwajcarskich Kolei Związkowych o wybór dwóch sędziów właściwych, z pośród obywateli Państw trzecich i o wyznaczenie jednego z nich jako przewodniczącego.

2. Gdyby trzecia umawiająca się Strona widziała swój interes w sporze dwóch pozostałych umawiających się Stron, mającym być rozpatrywany przez dwustronny sąd rozjemczy, spór ten powinien być przekazany sądowi trzystronnemu na żądanie tej Strony trzeciej, wyrażone w formie uproszczonej.

Artykuł 30.

1. Niniejsza konwencja będzie ratyfikowana w czasie możliwie najkrótszym i dokumenty ratyfikacyjne wymienione zostaną w Warszawie.

2. Niniejsza konwencja wejdzie w życie w trzydziestym dniu po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i będzie obowiązywała tak długo, dopóki nie zostanie wypowiedziana na rok naprzód przez którąkolwiek z umawiających się Stron.

NA DOWÓD CZEGO, Pełnomocnicy umawiających się Stron podpisali niniejszą konwencję i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Pradze dziewiątego listopada tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku w trzech egzemplarzach, po jednym dla każdej z Umawiających się Stron.

(—) *F. Moskwa*

(—) *C. Mereuța*

(—) *Dr. Jaroslav Ouředníček*

seports ni des pièces d'identité quelconques et seront exempts de toutes formalités des passeports.

2. Les convoyeurs non officiels des transports de marchandises devront être munis des pièces d'identité indiquant le nom, le prénom, le domicile et la nationalité du porteur. Ces documents doivent porter la signature du titulaire; les personnes illettrées sont tenues de pourvoir ces documents d'un signe certifié authentique par l'office les ayant délivrés. Les convoyeurs non officiels sont obligés de se présenter à l'entrée et à la sortie de chaque pays de transit afin qu'une mention puisse être faite sur les documents en question attestant qu'ils ont franchi la frontière.

CHAPITRE VI.

Dispositions finales.

Article 29.

1. Les litiges qui viendraient à surgir par l'application de la présente Convention et qui ne pourraient pas être réglés par les Gouvernements intéressés, seront soumis à une procédure d'arbitrage. Cette procédure se poursuivra en cas de litige entre deux des Parties contractantes, devant les tribunaux prévus dans les Accords sur le trafic par chemin de fer entre les pays limitrophes. Si pourtant un litige touchait aux intérêts des trois Parties contractantes, il devra être soumis à un tribunal composé de trois juges désignés respectivement par les trois Parties contractantes et de deux juges (dont un sera désigné président), choisis d'un commun accord par les trois Gouvernements. Si les Gouvernements ne tombent pas d'accord sur le choix des deux juges, c'est le Président des chemins de fer de la Confédération Helvétique qui sera prié de procéder au choix de deux juges compétents, ressortissants des États tiers en désignant l'un des deux comme président.

2. Si la troisième Partie contractante reconnaissait son intérêt dans un litige entre deux autres Parties contractantes devant être jugé par un tribunal bilatéral ce litige doit être renvoyé, sur simple demande de cette troisième Partie, au tribunal tripartite.

Article 30.

1. La présente Convention sera ratifiée dans le plus bref délai possible et les instruments de ratification seront échangés à Varsovie.

2. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour après l'échange des instruments de ratification et conservera sa validité aussi longtemps qu'elle ne sera pas dénoncée par quelque une des Parties contractantes sur un préavis d'un an.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires des Parties contractantes ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Praha, le neuf novembre mil neuf cent vingt neuf, en trois exemplaires, un exemplaire pour chacune des Parties contractantes.

(L. S.) *Fr. Moskwa m. p.*

(L. S.) *C. Mereuța m. p.*

(L. S.) *Dr. Jaroslav Ouředníček m. p.*

PROTOKÓŁ KOŃCOWY.

Przystępując do podpisania niniejszej konwencji Pełnomocnicy umawiających się Stron zgodzili się na to, co następuje:

Do artykułu 3.

Osoby wojskowe, jadące oddzielnie, uważa się za podróżnych.

Do artykułu 4.

O tyle, o ile na to pozwala pomyślny stan zdrowia zwierząt w Rumunji lub w połaciach Rumunji, Rząd polski przyzna transportom zwierząt rumuńskich w tranzycie specjalnym wszystkie możliwe ułatwienia i uwolni je w danym razie od oględzin weterynaryjnych na stacji wejściowej. Rząd polski zastrzeżę sobie w każdym czasie prawo odwołania przyznanych ułatwień. Rozumie się, że Rząd polski nie zrzeka się prawa wymagania zezwoleń na tranzyt zwierząt i produktów zwierzęcych o tyle, o ile one są wogóle wymagane.

Do artykułu 7.

Zarządy kolejowe poręczają sobie wzajemnie zapłatę należności przypadających od innych urzędów wykonywujących służbę w łączności z komunikacją omawianą i będą pośredniczyły w sprawach zapłaty.

Do artykułu 13.

W odniesieniu do przewozu podróżnych, bagażu i przesyłek ekspresowych koleje polskie i czeskosłowackie wezmą pod rozważę, zamiast udziałów taryfowych, odszkodowanie ryczałtowe, obliczone podług osiokilometrów, ustalając równocześnie dla kolei przewożącej zapłatę minimalną za przewóz jednego pociągu. Odszkodowanie za przewóz wagonów sypialnych i restauracyjnych zostanie na tych samych zasadach umówione.

W odniesieniu do opłat za przewóz towarów podstawę będą stanowiły taryfy wewnętrzne z uwzględnieniem zniżek w nich przewidzianych. Koszta stacyjne zostaną obniżone w sposób, będący w użyciu.

Do artykułu 20.

Wagony zamknięte, zawierające przesyłki pocztowe, będą zdawane na stacjach zdawczo-odbiorczych personelowi kolejowemu z wykazem w dwóch egzemplarzach, zawierającym cechę i numer wagonu, ilość osi, stację wysłania i stację przeznaczenia. Wykazy wspomniane powinny być zredagowane w języku rumuńskim, polskim i czeskosłowackim.

Do artykułów 15 i 21.

Zwolnienia od należności tranzytowych będą stosowane na terytorjum czeskosłowackim jedynie do przesyłek przechodzących tranzytem pomiędzy Valea Visaului a Grigore Ghica Vodă jako też w kierunku odwrotnym.

Na dowód czego Pełnomocnicy umawiających się Stron podpisali niniejszy protokół końcowy i wysicnęli na nim swe pieczęcie.

Praga, dziewiątego listopada tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku.

(—) *F. Moskwa*

(—) *C. Mereuța*

(—) *Dr. Jaroslav Ouředníček*

PROCÈS - VERBAL FINAL.

Procédant à la signature de la présente Convention les Plénipotentiaires des Parties contractantes sont convenus de ce qui suit:

À l'Article 3.

Les personnes militaires voyageant seules sont considérées comme voyageurs.

À l'Article 4.

Tant que l'état favorable de la santé des animaux en Roumanie ou dans des parties de la Roumanie le permet, le Gouvernement Polonais accordera aux transports des animaux roumains en transit spécial, toutes facilités possibles et les exemptera éventuellement de la révision vétérinaire à la gare d'entrée. Le Gouvernement Polonais se réserve le droit de révoquer à tout temps les facilités accordées. Il est entendu que le Gouvernement Polonais ne renonce pas au droit de demander des permissions pour le transit des animaux et des produits animaux en tant qu'elles sont en général exigées.

À l'Article 7.

Les Administrations ferroviaires se garantissent mutuellement le paiement des créances, dues par les autres offices exécutant le service relatif au trafic en question et servent d'intermédiaire en ce qui concerne leur paiement.

À l'Article 13.

1. Pour le transport des voyageurs, bagages et colis messageries les chemins de fer polonais et tchécoslovaques prendront en considération au lieu des quote-parts tarifaires une indemnité forfaitaire comptée par essieu et kilomètre, en fixant en même temps la recette minimale du chemin de fer transportant pour le transport d'un train. L'indemnisation pour le transport des wagons-lits et des wagons-restaurants sera stipulée d'après les mêmes principes.

2. Les tarifs intérieurs avec les réductions y comprises serviront de base pour le transport des marchandises. La taxe d'expédition sera réduite d'une manière usuelle.

À l'Article 20.

Les wagons clos comprenant des envois postaux seront remis au personnel de chemin de fer dans les gares de transmission avec un bulletin d'accompagnement en deux exemplaires indiquant la marque et le numéro du wagon, le nombre d'essieux, la gare d'expédition et celle de destination. Les bulletins mentionnés doivent être rédigés en langues roumaine, polonaise et tchécoslovaque.

À l'Article 15 et 21.

Sur le territoire tchécoslovaque l'exemption de redevance de transit ne s'applique qu'aux envois transitant entre Valea Visaului et Grigore Ghica Vodă et vice versa.

En foi de quoi les Plénipotentiaires des Parties contractantes ont signé le présent procès-verbal final et y ont apposé leurs sceaux.

Praha, le neuf novembre mil neuf cent vingt neuf.

(L. S.) *Fr. Moskwa m. p.*

(L. S.) *C. Mereuța m. p.*

(L. S.) *Dr. Jaroslav Ouředníček m. p.*

Lista specificativa } No*)
 Lista pociągowa } Čis.*)
 Vlakový soupis }

Pentru trenul } No
 na pociąg } Čis.
 o vltaku }

a plecat dela
 odszedł ze stacji
 odel z

a sosit din
 przybył do
 přijel do

la 19 ore m.
 dnia 19 o godz. m.
 dne 19 hod. m.
 la 19 ore m.
 dnia 19 o godz. m.
 dne 19 hod. m.

MODÈLE A
 (à l'art. 25)

*) Numarul lunar curent.
 *) Numerować bieżąco, miesięcznie,
 według kierunków.
 *) Čísluje se běžně, měsíčně, podle
 směru.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Vagoane -- Wagonów -- Vozů					Mărfuri -- Przesyłek -- Zásilek					Scrisoarea de trăsura Ceduła przewozowa Karta		Transporturile au fost trimise la stația de destinație Przesyłki odesłano do stacji przeznaczenia Odesłano do stanice určení				Documente anexe: Dołączone dokumenty: Připojené listiny:	
Numărul Numer Číslo	Proprietatea Cecha przynależności Vlastnická značka	Seria Rodzaj Řada	Plumburile Ilość plomb na wagonach Počet celních olůvek		Stacja de predare Stacja nadania Stanice odesilací	Stacja de primire Stacja przeznaczenia Stanice určení	Buțați Ilość sztuk Počet kusů	Conti- nutul Zawar- tość Obsah	Greut. Waga Váha kg	Nr. čís.	data dne	la — dnia — dne	en tren pocia- giem Nr. vla- kem čís.	in vagon — w wagonie — ve voze		Připojené listiny:	Mentjuni Uwagi Poznámka
			C. F. R. kolejowych zelezniciích	Vamale celnych celních										plumb. plombowan. plombovan.	neplumb. nieplomb. neplomb.		

Mentjuni vamale — Adnotacjé urzędów celnych o przekazaniu przesyłek — Celní záznamy

Nr. registrului }
 Nr. rejestru u. c. }
 Číslo }

Intrat la vama
 Urząd Celny wejściowy
 Vstupní celní úřad }

Data sosirei
 Data przekazania
 Den vstupu }

Semnătura
 Podpis
 Podpis }

Stampila—Pieczęć—Razítko

Nr. registrului }
 Nr. rejestru u. c. }
 Číslo }

Eșit la vama
 Urząd Celny wyjściowy
 Výstupní celní úřad }

Data eșirei
 Data występu zagranicę
 Den výstupu }

Semnătura
 Podpis
 Podpis }

Stampila—Pieczęć—Razítko

Predat }
 Oddat }
 Odevzdat }

Primit }
 Przyjął }
 Převzal }

Mentjuniile privitoare la ridicarea sau aplicarea
 plumburilor se fac pe contrapagină.

Uwagi dotyczące zdjęcia i nałożenia plomb
 należy umieszczać na stronie odwrotnej.

Záznamy o sejmutých nebo přiložených
 plombach zapisují se na rubu.

Observații privind plomburile ridicate și aplicate ale C. F. și vamei
 Uwagi dotyczące zdjęć i nałożenia plomb kolejowych i celnych
 Záznamy o sejmutých nebo přiložených olůvkách železničních a celních

Mențiuni — Uwagi — Poznámky.

Stația Stacja Stanice	Wag. No. Wagon numer i cecha Vůz čís. řady	Cățimea și numărul plumbu- rilor ridicate Ilość i numery zdjętych plomb Počet a čísla sejmutých olůvek		Cățimea și numărul plumbu- rilor aplicate Ilość i numery nałożonych plomb Počet a čísla přiložených olůvek		Motivul ridicărei sau aplicărei Wyjaśnienia przyczyn zdjęcia lub nałożenia plomb Důvod sejmutí nebo přiložení olůvek
		C. F. kolejowych železničních	Vama celnych celních	C. F. kolejowych železničních	Vama celnych celních	

Subsemnatul reprezentant al Căilor Ferate anunț mărfurile specificate în această listă vămei de eşire din și totodată mă oblig a prezenta intact și în timpul prescris de lege, acest transport sus numitai vămi.

Niżej podpisany pełnomocnik kolei stawia wniosek o przekazanie oznaczonych w liście przesyłek do wyjściowego urzędu celnego w i jednocześnie zobowiązuje się dostarczyć je wymienionemu urzędowi w stanie niezmiennym w terminie ustalonym przepisami celnymi.

Podepsaný zmocněnec železničního podniku navrhuje poukázání zásilek, uvedených v tomto soupisu, výstupnímu celnímu úřadu v a zároveň se zavazuje, že je dodá z nezměněným stavu a ve lhůtě, stanovené celními předpisy, tomuto celnímu úřadu.

Stația
Stacja.....
V

data
dn.
dne

Stampila
Pieczęć
Razítko

Semnătura
Podpis
Podpis

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i protokołem końcowym, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

NA DOWÓD CZEGO wydaliśmy Akt niniejszy opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W. Warszawie, dnia 16 września 1930 r.

(—) I. Mościcki

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej .
Prezes Rady Ministrów

(—) J. Piłsudski

Minister Spraw Zagranicznych
(—) August Zaleski

L. S.

Après avoir vu et examiné lesdits Convention et procès-verbal, Nous les avons approuvés et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclarons qu'ils sont acceptés, ratifiés et confirmés et promettons, qu'ils seront invariablement observés.

EN FOI DE QUOI, Nous avons délivré les présentes Lettres, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 16 septembre 1930.

(—) I. Mościcki

Par le Président de la République
Le Président du Conseil des Ministres

(—) J. Piłsudski

Le Ministre des Affaires Étrangères
(—) August Zaleski

L. S.

767.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 października 1931 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych konwencji między Rzeczpospolitą Polską, Królestwem Rumunii i Republiką Czeskosłowacką o wolności tranzytu kolejowego z Rumunii do Rumunii przez terytorjum polskie i czeskosłowackie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Grigore Ghica Vodă—Śniatyn—Załucze—Woronienka—Jasiuńa i Valea Visaului, podpisanej wraz z protokołem końcowym w Pradze dn. 9 listopada 1929 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 30 konwencji między Rzeczpospolitą Polską, Królestwem Rumunii i Republiką Czeskosłowacką o wolności tranzytu kolejowego z Rumunii do Rumunii przez terytorjum polskie i czeskosłowackie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Grigore Ghica Vodă—Śniatyn—Załucze—Woronienka—Jasiuńa i Valea Visaului, podpisanej wraz z protokołem końcowym w Pradze, dn. 9 listopada 1929 r., wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższej konwencji nastąpiła w Warszawie w dn. 22 października 1931 r.

Minister Spraw Zagranicznych: August Zaleski

768.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ

wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i Ministrem Rolnictwa

z dnia 20 sierpnia 1931 r.

w sprawie zmiany podziału terytorjalnego Rzeczypospolitej Polskiej na okręgi i obwody inspekcji pracy.

Na podstawie art. 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lipca 1927 r. o inspekcji pracy (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 590) zarządza się co następuje:

§ 1. Podział na obwody, ustalony w § 1 rozporządzenia z dnia 20 lutego 1928 r. w sprawie podziału terytorjalnego Rzeczypospolitej Polskiej na okręgi i obwody inspekcji pracy (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 397) w okręgach IV, V, VI i VIII, przy jednoczesnym zniesieniu obwodu Nr. 21, zmienia się w sposób następujący:

Nr. okręgu i obwodu	Do okręgu, względnie obwodu należy	Siedziba okręgu względnie obwodu
Okrag IV	Województwo kieleckie	Kielce
Obwód 18	Powiat miechowski	Kielce
	„ jędrzejowski	
	„ kielecki	
	„ stopnicki	
	„ pińczowski	
Obwód 25	Powiat olkuski m. Sosnowiec i gminy: Będzin, Czeladź, Konstantynów, Milowice, Modrzejów, Niwka, Pogoń, kopalnia „Jowisz” z powiatu będzińskiego	Sosnowiec
Okrag V	Województwa lubelskie i wołyńskie	Lublin