

179.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 15 marca 1922 r.

o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Węgrami przez Czechosłowację.

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

§ 1. Pomiedzy stacjami kolei Polski z jednej, a stacjami kolei Węgier z drugiej strony, przez linje kolejowe Czechosłowacji, zaprowadza się bezpośrednia komunikacja towarowa na następujących warunkach ogólnych:

A.

Przewóz przesyłek dokonywać się będzie na zasadzie postanowień konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (konwencja Berneńska) z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi uzupełnieniami oraz wspólnymi postanowieniami dodatkowymi do tej konwencji, jednak z następującymi postanowieniami odrębnymi:

Do artykułów 3 i 4. Przedmioty nieprzyjmowane do przewozu. Obowiązek przewozu.

a) Przesyłki przyjmuje się narazie do przewozu tylko w ładunkach wagonowych i przy opłacie przewoznego najmniej za 5.000 kg. za jednym listem przewozowym i od jednego wagonu.

b) Z przewozu za bezpośrednimi międzynarodowymi listami przewozowymi są wyłączone oprócz przedmiotów wymienionych w § 1 (1) postanowień wykonawczych do konwencji międzynarodowej następujące przesyłki:

1) złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze i monety ze szlachetnych metali, papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, korale, drogocenne koronki i hafty i inne kosztowności jako to: wyroby ze złota, srebra, platyny, drogich kamieni i prawdziwych pereł, zegary precyzyjne, czysty jedwab, tiule z czystego jedwabiu, aksamity z czystego jedwabiu, materje z czystego jedwabiu farbowane, wytłaczane albo haftowane oraz wyroby z nich, materje z czystego jedwabiu w deseniach służące do pokrycia mebli, dywany jedwabne, szczególnie kosztowne skóry i szczególnie kosztowne futra, a mianowicie: bobry, niebieskie lisy, szynszylia, gronostaje, kuny, łasice kanadyjskie, wydry, karakuty, foki, wydry morskie, srebrne lisy, skunksy i sobole oraz wyroby z nich, pióra strusie, rajery i marabuty oraz wyroby z nich; olejek różany; następnie dzieła sztuki, malowidła, obrazy, przedmioty z brązu, antyki i filmy.

2) Zwłoki.

c) Konwojenci nie są dopuszczeni do przewozu, z wyjątkiem towarzyszących przesyłkom zwierząt i taborowi, biegnącemu na własnych kołach.

Do artykułu 6. Tłumaczenie treści listu przewozowego. Droga przewozu.

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

b) Nadawca winien wskazać drogę przewozu, podając w liście przewozowym stacje graniczne przejściowe z jednego państwa do drugiego.

Listy przewozowe, nie zawierające tych danych, nie będą przyjmowane.

U w a g a. Informacji co do stacji granicznych przejściowych otwartych w danej chwili dla komunikacji towarowej polsko-węgierskiej udzielają stacje kolejowe nadawcze.

Do artykułu 7. Odpowiedzialność za wskazania zamieszczone w liście przewozowym.

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

Do artykułu 10. Dokumenty celne, podatkowe i policyjne.

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

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

Do artykułu 11. Obliczanie przewoźnego.

a) Opłaty przewozowe oraz inne należności dodatkowe obliczane będą za drogę przewozu do i od polskiej granicy według obowiązujących taryf wewnętrznych lub związkowych uczestniczących kolei.

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

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

Do artykułu 12. Uiszczanie przewoźnego.

a) Przesyłki podlegają w obu kierunkach na przestrzeni do granicy polskiej obowiązkowemu ofrankowaniu, które obejmuje opłaty przewozowe, należności dodatkowe oraz koszty formalności celnych i wydatki w gotowiznie. W tym celu stacja

nadawcza ma prawo zażądać od nadawcy złożenia kaucji niezależnie od opłaty przewozowej za przestrzeń do granicy polskiej.

b) Powstałe na przestrzeni od granicy polskiej opłaty przewozowe i dodatkowe, celne oraz wydatki w gotowiznie winny być przekazywane na odbiorcę.

c) W zależności od powyższego wydatki w gotowiznie poczynione w drodze do granicy polskiej, jak również opłaty celne i inne dodatkowe obciążają nadawcę; także opłaty powstałe na przestrzeni od granicy polskiej względnie na stacji granicznej polsko-czeskosłowackiej pobiera się od odbiorcy.

Do artykułu 13. Zaliczenia.

Obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami w gotowiznie jest niedopuszczalne.

Do artykułu 14. Terminy dostawy.

Termin dostawy, ustalony w myśl par. 6 (1) b przepisów wykonawczych konwencji międzynarodowej, przedłuża się o terminy dodatkowe, przewidziane na liniach kolejowych państw uczestniczących w przewozie.

Do artykułu 15. Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką.

Dodatkowe zlecenia nadawcy będą wykonywane, o ile przesyłka nie przekroczyła granicy państwa, z którego była wysłana. Jeżeli przesyłka znajduje się już poza granicą państwa, gdzie była nadana, może być uczynione przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę zlecenie dodatkowe tylko co do zmiany osoby odbiorcy, — o ile zlecenie dodatkowe nie jest uczynione według art. 18 lub 24 konwencji międzynarodowej.

Do artykułu 18. Przeszkody w przewozie przesyłki. Droga okólna.

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

Do artykułu 18. Ubezpieczenie dostawy.

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

B.

Wagony prywatnych właścicieli.

a) Wagony prywatnych właścicieli zwracane w stanie próżnym przewożone są z powrotem w ciągu dwóch miesięcy bez opłaty i tylko tą drogą, którą przechodziły w stanie ładownym.

b) Zezwala się na przewóz takich próżnych wagonów właścicieli prywatnych do którejkolwiek stacji w celu naładowania. Przewóz taki skutecznia się bezpłatnie, jeżeli przebieg próżny pokryty jest przez przebieg z pełnym ładunkiem w okresie dwóch miesięcy.

c) Wagony prywatnych właścicieli próżne wysyłają się do stacji naładunkowej za listami przewozowymi międzynarodowymi.

C.

Przykrycie ładunków.

Dla przykrycia ładunków opony własne kolejowe nie będą wydawane.

D.

Do spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod A do C stosują się przepisy przewozowe i postanowienia taryfowe wewnętrzne, obowiązujące na kolejach państw, uczestniczących w przewozie.

Bliższych informacji udziela stacja kolejowa nadawcza.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1922 r.

Minister Kolei Żelaznych:
Marynowski

Minister Skarbu:
Michalski

Minister Przemysłu i Handlu:
Stefan Ossowski