

51.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 12 stycznia 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w sprawie regulaminu przewozowego dla bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Na mocy art. 4, punkt 8 ustawy z dn. 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. Przewóz towarów i zwierząt w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich z jednej strony a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony w tranzycie przez Polskę i przez obszar Wolnego Miasta Gdańska odbywa się na zasadzie regulaminu, podanego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1928 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

Załącznik do rozp. Min. Komunikacji z dn. 12 stycznia 1928 r. (poz. 51).

REGULAMIN PRZEWOZOWY

dla bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Regulamin niniejszy obowiązuje w komunikacji towarowej pomiędzy stacjami kolei niemieckich z jednej strony a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony w tranzycie przez Polskę i przez obszar Wolnego Miasta Gdańska.

I. Przepisy przewozowe.

Przy przewozie obowiązuje jako prawo umowne Berneńska Konwencja Międzynarodowa ze wszyst-

kiemi dodatkami i postanowieniami wykonawczymi w redakcji z dnia 22 grudnia 1908 r., oraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi Międzynarodowego Komitetu Transportowego, o ile w rozdziale II niniejszego regulaminu nie przewidziano specjalnych postanowień.

II. Postanowienia specjalne.

1. Do art. 1 K. M. Zakres działania. Koleje, należące do komunikacji, włączone do niej stacje kolejowe oraz przejścia graniczne, przez które przewozi się towary i zwierzęta, określa taryfa dla bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

2. Do art. 3 K. M.

A. Przedmioty, wyłączone od przewozu:

Oprócz przedmiotów, wymienionych w § 1, ustęp (1), punkty 1 i 2 postanowień wykonawczych do K. M., wyłącza się od przewozu za pośrednictwem międzynarodowymi listami przewozowymi:

- a) złoto i srebro w sztabach, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe i kosztowności;
- b) zwłoki.

B. Dopuszcza się do przewozu warunkowo:

Pieniądze i papiery wartościowe, platynę, futra kosztowne, mianowicie: bobry, lisy niebieskie, gronostaje, kuny, łasice kanadyjskie, wydry, karakuly, foki, wydry morskie, lisy srebrne, skunksy i sobole oraz wyroby z tych futer, tudzież filmy.

Warunki są następujące:

- a) pieniądze, papiery wartościowe i platyna nie mogą być wysyłane z pozostawieniem na stacji („bahnlagernd” — „gare restante”);
- b) wszystkie przedmioty winny być dobrze zapakowane w szczelnie zamknięte beczki lub skrzynie, przyczem poszczególne sztuki nie może ważyć mniej niż 20 kg. lub też mieć mniej od 1 metra w którymkolwiek ze swoich wymiarów. Sztuki towaru powinny być opieczętowane, a pieczęcie umieszczone w zagłębieniu w ten sposób, aby zawartość nie mogła być wyjęta bez uszkodzenia pieczęci, ani też pieczęć uszkodzona przy przewozie lub czynnościach, połączonych z przewozem. List przewozowy winien być opatrzony tą samą pieczęcią, którą opieczętowano przesyłkę;
- c) kolej ma prawo żądać, aby przesyłka była konwojowana;
- d) ładowanie odbywa się na zasadzie przepisów kolei nadania, wyładowanie — na zasadzie przepisów kolei przeznaczenia;
- e) przewóz osobnymi pociągami uzależnia się od osobnego porozumienia pomiędzy koleją i nadawcą;
- f) odszkodowanie za wszelkie przedmioty, wymienione pod B, oblicza się na zasadzie ogólnych cen handlowych lub według zwykłej wartości, lecz nie może przewyższać 5 dolarów za 1 kg.

3. Do art. 6 K. M. Treść listu przewozowego.

Międzynarodowe listy przewozowe według załącznika 2 do K. M., jakie mają być używane, win-

ny być wydrukowane w językach niemieckim, polskim i rosyjskim.

Listy przewozowe mają być wypełniane w języku kraju nadania.

W listach przewozowych, używanych w tej komunikacji, napis: „międzynarodowy przewóz kolejami żelaznymi” winien być zastąpiony napisem: „komunikacja niemiecko-polsko-sowiecka”, a na naczelnym miejscu listu przewozowego skreślone słowa: „Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, jak również”.

Nadawca powinien w liście przewozowym przepisać drogę przewozu, podając graniczne stacje przejściowe z jednego do drugiego kraju. Listy przewozowe, w których nie podano drogi przewozu, zwraca się nadawcy celem uzupełnienia.

Na niemieckich stacjach nadawczych przy nadawaniu towarów, których załadowanie stanowi obowiązek nadawcy, nadawca oprócz numeru i cechy przynależności powinien wskazać w odpowiedniej rubryce listu przewozowego także ładowność wagonu.

Przesyłki nie mogą być nadawane do przewozu jako pośpieszne lub pośpieszne przyspieszone.

4. Do art. 7 K. M. Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia, umieszczone w liście przewozowym. Sprawdzanie przez kolej żelazną. Dopłaty.

Kolej nie odpowiada za szkody, wynikające z nieprawidłowego oznaczenia w liście przewozowym stacji przeznaczenia lub też z przyjęcia przesyłki do przewozu na stację, nieuprawnioną do dokonywania odnośnych czynności ekspedycyjnych.

W razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania zawartości lub mniejszej wagi przesyłki, tudzież w razie przeciążenia wagonu, załadowanego przez nadawcę, dopłaty winny być uiszczane według taryf wewnętrznych kolei, biorących udział w przewozie.

Postanowienia wykonawcze i ujednostajnione postanowienia dodatkowe do art. 7 nie obowiązują.

5. Do art. 10 K. M. Przepisy celne, podatkowe i policyjne.

Obowiązek nadawcy dołączenia do listu przewozowego dokumentów, niezbędnych do załatwienia formalności celnych, podatkowych i policyjnych, rozciąga się na dokumenty, wymagane przy wwozie, przewozie tranzytowym i wywozie towarów.

O ile przepisy wewnętrzne dopuszczają składanie w granicznym urzędzie celnym dokumentów, niezbędnych do załatwienia formalności celnych, podatkowych i policyjnych, nadawca, który skorzystał z prawa ich złożenia, winien zaznaczyć to w liście przewozowym.

W szczególności należy zwrócić uwagę, że do dowodów na każdą przesyłkę, wysyłaną ze ZSRR lub do ZSRR, nadawca, poza innymi wymaganiami dowodami, powinien dołączyć zawsze 1 odpis listu przewozowego dla granicznych urzędów celnych ZSRR, z napisem: „Odpis dla urzędu celnego”.

6. Do art. 11 K. M. Obliczanie przewoźnego.

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za drogę przewozu, przepisana przez nadawcę, na zasadzie istniejących taryf bądź to wewnętrznych, bądź to bezpośrednich międzynarodowych (polsko-niemiecka taryfa bezpośrednia na przewóz towarów i zwierząt).

U w a g a. W razie, jeżeli która z kolei posiada dla pewnych artykułów tylko taryfę dla przesyłek pośpiesznych, taryfę tę stosuje się również do przesyłek za zwyczajnymi listami przewozowymi, przy czem obowiązują terminy dostawy, podane w § 6 (1) b postanowień wykonawczych do art. 14 K. M.

Udziały kolei interesowanych zamienia się przystem na dolary Amerykańskich Stanów Zjednoczonych i wykazuje w tej walucie.

O ile bezpośrednio taryfy międzynarodowe, mające zastosowanie, nie zawierają odmiennych postanowień, przy obliczaniu i zamianie przewoźnego na dolary stosuje się taryfę i kolejowy kurs zamiany, które obowiązują:

- a) na kolejach kraju nadania w dniu zawarcia umowy przewozowej;
- b) na kolejach kraju tranzytowego—w dniu przejścia przesyłki na koleje kraju tranzytowego;
- c) na kolejach kraju przeznaczenia—w dniu przejścia przesyłki na koleje kraju przeznaczenia.

W komunikacji tranzytowej za czas przejścia przesyłki uważa się czas pierwszego przejścia przez granicę pomiędzy dwoma krajami.

7. Do art. 12 K. M. Uiszczanie przewoźnego.

Przewoźne zezwala się uiszczać z góry częściowo tylko za przestrzeń do granicy (stacji granicznej) kraju wysyłającego, albo do granicy (stacji granicznej) państwa, dalej położonego *). Nie dozwala się uiszczania z góry części przewoźnego w pewnej określonej sumie.

Pojęcie „franco do (nazwa stacji granicznej)”, obejmuje przewoźne i opłaty dodatkowe stacji nadawczej. Opłaty, narosłe w drodze, łącznie z opłatami dodatkowymi kolei za dokonanie formalności celnych, obciążają w tym wypadku odbiorcę.

O ile w razie frankowania, złożona kaucja nie pokrywa przewoźnego i innych należności, brakującą kwotę winien uiścić odbiorca. Przewoźne i opłaty dodatkowe oblicza się w walucie stosowanych taryf. Należne opłaty pobiera się w walucie urzędowej miejsca płatności, o ile nie dopuszcza się ich płacenia w innej walucie.

Roszczenia o udzielenie zniżek lub opłat przewozowych, które według taryfy stosuje się w drodze zwrotu, winny być zgłaszane do kolei, w której obrębie ma zastosowanie odnośna taryfa refakcyjna.

8. Do art. 13 K. M. Zaliczenia.

1. Przesyłkę wolno obciążyć zaliczeniem wyłącznie w walucie kraju nadania.

2. Za dowód obciążenia przesyłki zaliczeniem służy ostemplowany list przewozowy. Pozatem koleje Z. S. R. R. zawsze, koleje zaś niemieckie na żądanie nadawcy wydają bezpłatnie zaświadczenia o zaliczeniu.

Na kolejach Z. S. R. R. zaliczenia wypłaca się jedynie na zasadzie takich zaświadczeń o zaliczeniu.

3. Zaświadczenia o zaliczeniu wystawia się zawsze na imię nadawcy.

4. Zaliczenia wypłaca się dopiero po otrzymaniu przez stację nadawczą zawiadomienia stacji przeznaczenia o wpłaceniu zaliczenia przez odbiorcę.

5. Prowizję za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera raz tylko kolej nadawcza podług taryfy opłat dodatkowych kraju nadania na swoją korzyść.

6. Zaliczki w gotowości nie są dozwolone.

9. Do art. 14 K. M. Terminy dostawy.

Przy dostawie obowiązują terminy, przewidziane przez K. M. Do terminów tych dolicza się 1 dobę = 24 g. jako termin dodatkowy na przeładunek z powodu różnicy szerokości toru.

10. Do art. 15 K. M. Prawo nadawcy do rozporządzania przesyłką.

1. Kolej może odmówić wykonania lub opóźnić wykonanie dodatkowych zleceń nadawcy, względnie wykonać je w odmienny sposób jedynie wtedy, kiedy ich wykonaniu w wypadkach zmiany stacji przeznaczenia sprzeciwiają się prawa lub przepisy jednego z państw, w których przewóz się odbywa, w szczególności zaś przepisy celne, podatkowe, finansowe, policyjne lub inne, wydawane przez władze administracyjne.

2. Jeżeli nadawca polecił wydać przesyłkę na stacji pośredniej, opłaty przewozowe pobiera się za odległość do tej ostatniej podług taryf, stosowanych w komunikacji między stacją nadania i wspomnianą stacją pośrednią.

3. Jeżeli nadawca polecił zwrócić przesyłkę na stację nadania, opłaty przewozowe oblicza się:

- a) do stacji, na której przesyłkę zatrzymano, według taryf, stosowanych w komunikacji między tą stacją a stacją nadania;
- b) od stacji reekspedycji do stacji nadania według taryf, stosowanych na tej przestrzeni.

4. Jeżeli nadawca polecił przeekspedjować przesyłkę na inną stację, opłaty przewozowe oblicza się:

- a) do stacji, na której przesyłkę zatrzymano, według taryf, stosowanych w komunikacji między tą stacją a stacją nadania;
- b) od stacji reekspedycji do nowej stacji przeznaczenia według taryf, stosowanych w komunikacji między temi dwoma stacjami.

11. Do art. 18 K. M. Przeszkody w przewozie przesyłek.

1. Jeżeli w wypadkach, o których mowa w art. 18, ustęp 1, nadawca, na żądanie kolei, nie da dyspozycji co do towaru, kolej ma prawo postąpić z nim w sposób, przewidziany w art. 24 dla towarów nieodebranych.

2. Co się tyczy pobierania składowego względnie postojowego za przesyłki, zatrzymane w drodze, obowiązują przepisy tej kolei, w obrębie której przesyłkę zatrzymano.

3. Przy wykonywaniu zleceń dodatkowych tudzież obliczaniu przewoźnego i innych należności, stosuje się prawa oraz przepisy regulaminowe i taryfowe, które obowiązują kolej wykonawczynią.

12. Do art. 38 i 40³ K. M. Ubezpieczenie dostawy. Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

*) Przy uiszczaniu przewoźnego linje kolejowe, położone w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, uważa się za linje jednego kraju.