

N. Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych:

Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu: *Jastrzębski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*

494.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 8 lipca 1922 r.

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

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

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

A. Postanowienia przewozowe ogólne.

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

Postanowienia szczegółowe.

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

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

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

b) Zwłoki.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Obliczanie przewoźnego. (art. 11).

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

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

(2) przy przewozie przez Stefanesti na podstawie odległości kilometrycznej od i do stacji łącznej Stefanesti.

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

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

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

(1) w komunikacji towarowej polsko-rumuńskiej taryfy towarowe wewnętrzne polskie i rumuńskie;

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

6. Uiszczanie przewoźnego (art. 12).

a) Przesyłki podlegają w obu kierunkach na przestrzeni do granicy polsko-rumuńskiej obowiązkowemu ofrankowaniu, które obejmuje opłaty przewozowe, należności dodatkowe oraz koszt formalności celnych i wydatki w gotówiznie. W tym celu mają stacje nadawcze zażądać od nadawcy złożenia kaucji (odpowiedni depozyt), niezależnie od opłaty przewozowej za przestrzeń do granicy polsko-rumuńskiej.

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

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

d) Opłaty przewozowe i inne należności dodatkowe w komunikacji gdańsko-rumuńskiej tranzytem przez Polskę pobiera się w obu kierunkach za przestrzeń gdańską i polską na stacjach W. M. Gdańska w walucie gdańskiej, przeliczając należności polskie według kursu, ustalanego co pewien czas. Na życzenie płaconego pobiera kolej należności za linje polskie w walucie polskiej.

7. Zaliczenia (art. 13).

Obciążanie przesyłek zaliczeniami (Nachnahmen) i zaliczkami w gotówiznie (Barvorschüsse) jest niedopuszczalne.

8. Termin dostawy (art. 14).

Termin dostawy, ustalony w myśl § 6 (1) b. Przepisów Wykonawczych Konwencji Międzynarodowej, przedłuża się o terminy dodatkowe, przewidziane na liniach kolejowych państw, uczestniczących w przewozie.

9. Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką (art. 15).

Dodatkowe zlecenia nadawcy będą wykonywane, o ile przesyłka nie przekroczyła polsko-rumuńskiej granicy państwa. Jeżeli przesyłka znajduje się już poza powyższą granicą, 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.

10. Przeszkody w przewozie przesyłki. Droga okólna (art. 18).

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

11. Ubezpieczenie dostawy (art. 38).

Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

12. Reklamacje (art. 12, 26 i 27).

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

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

C. Wagony prywatnych właścicieli.

a) Wagony prywatnych właścicieli, zwracane w stanie próżnym, przewożone są z powrotem w ciągu 2 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 za listami przewozowymi międzynarodowymi.

D. Przykrycie ładunków.

Dla przykrycia ładunków opony własne kolejowe nie będą wydawane.

E.

Do spraw, nieobjętych przepisami wymienionymi pod literami od A do D, stosują się przepisy przewozowe i postanowienia taryfowe wewnętrzne, obowiązujące na liniach kolejowych, uczestniczących w przewozie.

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

Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 12 marca 1920 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich (Dz. U. R. P. № 24, poz. 149) i z dnia 27 maja 1920 r. w sprawie zmian i uzupełnień w rozporządzeniach Ministra Kolei Żelaznych z dnia 12 marca 1920 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich (Dz. U. R. P. № 43 poz. 270).

Minister Kolei Żelaznych:

Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu:

Jastrzębski

Minister Przemysłu i Handlu:

Stefan Ossowski