

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 31 maja 1922 r.

w przedmiocie wykonania Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami, wprowadzonymi przez Porozumienie dodatkowe z 16 lipca 1895 r. oraz Konwencji dodatkowe z 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.

Na mocy dekretu z d. 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. z 1919 r. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Przewóz towarów polskimi kolejami żelaznymi w międzynarodowych komunikacjach towarowych dokonywać się będzie na podstawie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami i uzupełnieniami (Dz. U. R. P. № 76 poz. 685) oraz zawartych w załączniku do niniejszego rozporządzenia ujednostajnionych postanowień dodatkowych.

§ 2. W obowiązujących rozporządzeniach Ministra Kolei Żelaznych dotyczących wprowadzenia bezpośrednich komunikacji towarowych między stacjami kolei polskich z jednej strony a czechosłowackich, austriackich, rumuńskich i węgierskich z drugiej strony, wprowadza się następujące uzupełnienia:

a) W rozporządzeniu z dnia 15 października 1919 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austriackich (Dz. U. R. P. № 83 poz. 456 z 1919 r.) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. II po słowach: „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

b) W rozporządzeniu z d. 12 marca 1920 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 24 poz. 149) w art. 1 w ustępie pierwszym rozdz. II po słowach „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

c) W rozporządzeniu z d. 31 października 1921 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czechosłowackich (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 92 poz. 683) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. I po słowach „z następującymi wyjątkami” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

d) W rozporządzeniu z d. 15 marca 1922 r. w przedmiocie bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Węgrami przez Czechosłowację (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 21 poz. 179) w par. 1 w ustępie pierwszym rozdz. A po słowach „z następującymi postanowieniami odrębnymi” dodaje się: „(Konwencja Międzynarodowa wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi—Dz. U. R. P. № 76 poz. 685 i poz. 686)”.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych:

Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Przemysłu i Handlu:

Stefan Ossowski

Minister Skarbu:

Micbalski

Załącznik do rozp. Min.
Kol. Żel. z dnia 31 maja 1922 r.
do poz. 686.

Ujednostajnione postanowienia dodatkowe do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r.

Do art. 2 Konwencji.

Jeżeli przedmioty, przyjęte do przewozu, stanowią przywilej poczty w jednym z Państw, przez które są przewożone, to stacja graniczna lub wszelka inna stacja tego Państwa ma prawo zdać te przedmioty poczcie dla dalszego wysłania, pobierając narosłe przewożne i koszty.

Do art. 3.

1. Dzieła sztuki jako to: obrazy, posągi, brzozy artystyczne i starożytności przyjmuje się do przewozu w bezpośredniej komunikacji jako przesyłki pospieszne lub zwyczajne. Przedmioty te należy wymienić w liście przewozowym wyraźnie jako takie.

2. Odszkodowanie za tego rodzaju przedmioty, wypłacane w odnośnych wypadkach winno być obliczane na podstawie cen rynkowych lub wartości zwykłej i nie może przekraczać 150 franków za 100 kilogramów. Ubezpieczenie dostawy jest niedopuszczalne.

Do art. 5.

1. Kolej jest obowiązana przyjmować do przewozu przedmioty, wymagające przy naładunku lub wyładunku użycia specjalnych przyborów tylko wtedy, gdy stacja nadawcza lub stacja przeznaczenia te przybory posiada.

2. Przyjęcie do przewozu przedmiotów, których ładowanie lub przewóz nastęrcza, według uznania kolei wysyłającej, trudności szczególne, może być uzależnione od warunków odrębnych, określanych każdorazowo.

3. Biegące na własnych kołach parowozy, tendry, wagony, poruszane parą, oraz wszelki inny tabor kolejowy przyjmuje się do przewozu tylko po sprawdzeniu zdatności tegoż do ruchu przez jeden z Zarządów kolei i zaopatrzeniu w napis, stwierdzający rewizję, albo dołączeniu odpowiedniego dokumentu. Tabor ten nie może biec na mniejszej ilości osi, niż tego wymaga jego budowa.

Biegącym na własnych kołach parowozom, tendrom, oraz wagonom, poruszonym parą, winien towarzyszyć z ramienia nadawcy fachowy dozorca, na którym leży obowiązek smarowania osi.

Do art. 6.

1. Oznaczenie stacji nadawczej uskutecznia się przez odbicie na liście przewozowym stempla ekspedycji nadawczej z datą.

2. Jako stacja przeznaczenia może być wskazana tylko stacja krańcowa, na której kończy się przewóz kolejaj.

3. Jeżeli przesyłkę nadano „do zgłoszenia” należy pismem wyróżniającem się uczynić o tem

wzmiankę w liście przewozowym w miejscu, przeznaczonem dla adresu, słowami „do zgłoszenia”.

4. Jako odbiorca lub nadawca może być wskazana w liście przewozowym jedna tylko osoba lub firma.

5. List przewozowy ze wskazaniem jako odbiorcy stacji przeznaczenia (ekspedycji, zawiadowcy stacji i t. p.) może nie być przyjęty, o ile w tym względzie niema innych wyraźnych postanowień w taryfie.

Adresy, bezimienne jak np. „na zlecenie” albo „na okaziciela wtórnika listu przewozowego” nie są dopuszczalne.

6. Nazwa towaru w liście przewozowym winna być wskazana w następujący sposób:

a) Towary, wyszczególnione w Załączniku I, należy oznaczać ustalonymi w nim nazwami.

b) Artykuły, wymienione w klasyfikacji towarów i taryfach, należy wskazywać zgodnie z przyjętą w nich nomenklaturą.

c) Towary, nie wzmiankowane w ustępach a) i b), należy wymieniać, w miarę możliwości, według przyjętych dla nich nazw handlowych.

7. Jeżeli miejsce, wyznaczone na blankiecie listu przewozowego do określenia przesyłki, nie będzie wystarczające, to należy do listu przewozowego doszyć arkusze dodatkowe tegoż formatu, które nadawca podpisuje; w liście przewozowym powinna być zamieszczona wzmianka o dołączeniu arkuszy dodatkowych. W tym wypadku należy wpisać w odpowiednich rubrykach listu przewozowego ogólną wagę przesyłki, ewentualnie również i wagę, mającą być przyjętą do obliczenia przewożnego, jakoteż i potrzebne do taryfowania określenie przedmiotów przewożonych. Na arkuszach dołączonych winien być odbity stempel stacji nadawczej z datą.

8. Kolej nie ponosi odpowiedzialności w razie przeoczenia sumy ubezpieczenia dostawy, wydatków w gotowiznie lub zaliczenia, wpisanych tylko cyframi lub w niewłaściwym miejscu listu przewozowego.

9. Przez użycie blankietu listu przewozowego białego lub z czerwoną obwódką określa się, czy przesyłka ma być przewieziona jako zwyczajna, czy też jako pospieszna. Żadnej innej w tym względzie wzmianki w liście przewozowym nie wymaga się.

10. Żądanie, aby przesyłkę przewieziono częściowo jako pospieszną, częściowo jako zwyczajną, jest niedopuszczalne.

11. Oznaczenie w liście przewozowym stacji, na której mają być załatwione formalności celnej uskutecznia się przez użycie słów: „oclić w (nazwa stacji)” w rubryce, zatytułowanej „Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych i t. d.” kolej nie ponosi odpowiedzialności w razie wskazania urzędu celnego tylko w dokumentach celnych. (Patrz również Ujednostajnione postanowienie dodatkowe 6 do art. 10).

12. Nadawca powinien przekreślić w liście przewozowym i jego wtórniku te rubryki, których wypełnienie do niego należy, a które pozostawia niewypełnione.

13. Kolej nie ma obowiązku uwzględniania wskazówek, zamieszczonych w liście przewozowym, bądź co do sposobu ładowania i przewozu jak np.

„beczki ładować stojąco” lub „towar zabezpieczyć przed działaniem słońca”, bądź co do wyładowania towaru lub odłączenia wagonu na stacji, położonej przed stacją przeznaczenia, wskazaną w liście przewozowym, albo co do wyładowania towaru przed wysłaniem zawiadomienia o przybyciu przesyłki lub co do wstrzymania wyładunku i wogóle wszelkich innych oświadczeń, nie wskazanych wyraźnie w Przepisach Przewozowych i taryfach.

14. Dane i oświadczenia, zamieszczane przez nadawcę w liście przewozowym, winny być napisane atramentem lub wydrukowane czcionkami odmiennymi od użytych do druku blankietu listu przewozowego.

Kolej może żądać, aby dane i oświadczenia nadawcy w liście przewozowym były pisane alfabetem łacińskim.

15. Listy przewozowe z nalepianymi kartkami lub też z poprawkami lub podskrobaniami nie będą przyjmowane.

Inne zmiany, poczynione w pierwotnych danych listu przewozowego, nadawca powinien stwierdzić własnoręcznym podpisem, wpisując, gdy chodzi o wagę lub ilość sztuk, nowe dane cyfrowe literami.

16. Jeden list przewozowy może obejmować nie więcej, niż ładunek jednego wagonu, jeżeli nie chodzi o przesyłkę niepodzielną, jak np. drzewo, które ze względu na swą długość wymaga przewozu na większej ilości wagonów, lub o ile niema w taryfach odrębnych postanowień.

Do art. 7.

1. Kolej nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty, wynikłe wskutek niedostatecznego lub niedokładnego wskazania adresu, zwłaszcza wskutek nieściśłego wskazania stacji przeznaczenia lub odbioru przesyłki, tudzież wskutek niewskazania adresu odbiorcy.

2. Jeżeli na żądanie nadawcy urzędnicy kolejowi sporządzają list przewozowy lub tłumaczenie z niemieckiego lub francuskiego to w tym razie uważani są za działających w imieniu nadawcy. Przepisy kolei nadawczej określają, czy żądanie takie może być uwzględnione.

3. Przy dokonywaniu ważenia ładunków wagonowych na wadze pomostowej, ustala się wagę, przyjmując pod uwagę wagę własną wagonu na nim oznaczoną, jeżeli nie ustalono innej wagi przez specjalne zważenie wagonu za zgodą kolei.

4. Dopłata, przewidziana w ustępie 1 § 3 postanowień wykonawczych, pobiera się w odnośnych wypadkach również i za takie przedmioty, co do których zastosowaniu § 1 ustęp (3) Postanowień wykonawczych przyjęte zostały lepsze warunki pomiędzy dwoma lub więcej z Państw umawiających się.

5. Dopłatę należną w razie ujawnienia niezgodnego z rzeczywistością, oznaczenie zawartości lub wagi przesyłki lub też przeciążenia wagonu, naładowanego przez nadawcę, pobiera się zgodnie z § 3 Postanowień wykonawczych bez względu na to, czy ujawnienie nastąpiło na stacji nadawczej, pośredniej lub na stacji przeznaczenia.

6. W razie stwierdzenia przeciążenia wagonu, niezależnie od pobrania dopłaty, przewidzianej w § 3,

ustępy (4) i (5) Postanowień wykonawczych należy postąpić jak następuje:

- a) jeżeli przeciążenie wagonu (§ 3, ustęp (5) Postanowień wykonawczych) ujawniono na stacji nadawczej lub na jednej ze stacji pośrednich, to nadwyżkę towaru odładowuje się nawet wówczas, gdyby dopłata nie miała być pobrana (art. 7 Konwencji międzynarodowej ust. (5) lit. b) i c). Nadawcę zawiadamia się o tem niezwłocznie, w razie zaś odładowania nadwyżki wagi na jednej z pośrednich stacji — za pośrednictwem stacji nadawczej.

Za nadwyżkę, wyładowaną na stacji pośredniej, przewoźne oblicza się do tejże stacji według stawki taryfowej, zastosowanej do przesyłki zasadniczej proporcjonalnie do odległości, przebytej do stacji odładowania.

- b) za odładowanie nadwyżki pobiera się należności według taryfy opłat dodatkowych kolei wyładowującej;
- c) jeżeli na zlecenie nadawcy nadwyżka, zatrzymana na pośredniej stacji, ma być zwróconą lub wysłaną dalej, to należy postąpić z nią, jak z przesyłką odrębną.

7. Dopłaty obciążają przesyłkę.

Do art. 9.

1. Przesyłki drobne winny być cechowane zewnętrznie przez nadawcę w sposób trwały i wyraźny, uniemożliwiający zamianę, przyczem cechy na przesyłkach muszą być zgodne z podanymi w liście przewozowym, o ile taryfa nie dopuszcza wyjątków.

2. O ile niema przewidzianych w taryfie wyjątków, nie będą przyjmowane do przewozu, jako przesyłki drobne, przedmioty kruche, jako to: wyroby ze szkła, porcelana, wyroby garncarskie, dalej przedmioty łatwo się rozsypujące np.: orzechy, owoce, ziola, kamienie, tudzież towary, mogące zabrudzić inne przesyłki, jak: węgiel, wapno, popiół, ziemia, farby ziemne, jeżeli towary te nie będą opakowane lub powiązane w sposób uniemożliwiający stłuczenie, rozsypanie lub uszkodzenie innych przesyłek.

Do art. 10.

1. Dokumenty celne, podatkowe, czy policyjne, dostarczane przez nadawcę, winny dotyczyć przesyłki z jednego tylko listu przewozowego, o ile w tym względzie rozporządzenia władz lub taryfy nie dopuszczają wyjątków.

2. Przesyłki z zamknięciem celnym uszkodzonym lub wadliwym nie są przyjmowane do przewozu.

3. Jeżeli przesyłkę, załadowaną na wagon niekryty, należy przewieźć pod zamknięciem urzędu celnego, nadawca jest obowiązany dostarczyć środków do nakrycia wagonu, odpowiadających przepisom celnym. Gdyby nadawca tego nie spełnił, kolej ma prawo sama dokonać niezbędnego nakrycia na koszt nadawcy.

4. Jeżeli zlecenia, danego przez nadawcę przesyłki, co do załatwienia formalności celnych, czy podatkowych, nie można wykonać w sposób przez niego wskazany, kolej załatwi sprawę w sposób,

który uzna za najkorzystniejszy dla nadawcy, zawiadamiając go o tem.

5. W razie, jeżeli nadawca dla załatwienia formalności celnych wskaże stację pośrednią, gdzie urząd celny znajduje się nie na stacji, lecz zdala od niej, kolej orzeka, czy towar ma być przeniesiony do urzędu celnego, czy też oclenie ma się odbyć na dworcu kolejowym. Koszta powstałe obciążają przesyłkę.

6. Jeżeli nadawca pragnie być obecnym osobliście albo przez osobę do tego upoważnioną przy załatwianiu formalności celnych w drodze, wówczas winien on zaznaczyć to w liście przewozowym w rubryce: „Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych i t. d.”, wskazując stację, gdzie formalności celne mają być załatwione.

7. W tej samej rubryce winno być wpisane oświadczenie o tem, że formalności celne i podatkowe mają być załatwione na miejscu przeznaczenia nie przez odbiorcę lecz przez osobę trzecią.

Do art. 11.

Dokumenty, dotyczące wydatków, których pokrycie obowiązuje nadawcę nie są doręczane odbiorcy wraz z listem przewozowym, lecz wręczone nadawcy wraz z rachunkiem frankaturowym (Ujednostajniono Postanowienia dodatkowe 1 do art. 12).

Do art. 12.

1. (1) Wzmianka o uiszczeniu przewoźnego z góry winna być zamieszczona w liście przewozowym w rubryce: „Wzmianka nadawcy o uiszczeniu opłat przewozowych” i brzmieć, jak następuje:

a) „Franco”, jeżeli nadawca chce uiścić z góry przewoźne łącznie z ewentualną opłatą za ubezpieczenie dostawy, jak również wszelkie opłaty dodatkowe, obliczane przez stację nadawczą na zasadzie Przepisów Przewozowych i taryfy, łącznie z ewentualną prowizją od sumy zaliczenia.

b) „Franco wraz . . .” (z dokładnem oznaczeniem należności opłacanych), jeżeli nadawca chce uiścić jeszcze inne opłaty, oprócz wymienionych w ogólnej wzmiance o uiszczeniu z góry przewoźnego (patrz lit. a), albo „franco wszystkie należności”, jeżeli chce uiścić opłaty wszelkiego rodzaju.

c) „Franco z wyłączeniem . . .” (z podaniem dokładnem opłaty lub opłat nie uiszczanych), jeżeli nadawca nie chce uiścić którejkolwiek lub kilku opłat, wymienionych w ogólnej wzmiance o uiszczeniu z góry przewoźnego (patrz lit. a).

d) „Franco . . .” (z podaniem dokładnem uiszczonej opłaty lub opłat), jeżeli nadawca chce uiścić tylko jedną lub kilka opłat dodatkowych.

Wzmianka „Franco cło” oznacza, że nadawca chce uiścić cło i koszta celne, przypadające urzędowi celnemu, oraz kolei za załatwienie formalności celnych.

e) „Franco . . .” (z wpisaniem sumy literami), jeżeli nadawca chce uiścić tylko wyrażoną w pewnej sumie część przewoźnego.

(2) Zezwala się na wpisywanie do listu przewozowego kilku naraz wzmianek o uiszczeniu przewoźnego, wzajemnie uzupełniających się, np. „franco, oprócz prowizji od zaliczenia, oraz franco cło”, albo „franco marek dwadzieścia oraz franco cło”.

(3) Część przewoźnego, uiszczaną z góry, należy oznaczać w liście przewozowym pewną określoną sumą.

2. Przy przesyłkach frankowanych do stacji, nie włączonych do bezpośredniej taryfy, lub przy przesyłkach, nie mogących być wysłanymi bezpośrednio z innych powodów, albo przy przesyłkach z frankaturą celną, nadawca winien na żądanie kolei złożyć za pokwitowaniem tytułem kaucji, kwotę, odpowiadającą w przybliżeniu kosztom przewozu. Obrachunek z nadawcą skutecznie się dopiero po ostatecznem ustaleniu kwoty frankatury, a wówczas wzmian za wzmiankowane pokwitowanie doręcza mu się rachunek frankaturowy.

3. Reklamacje o zwrot przewyżki opłat przewozowych winny być zgłaszane pisemnie.

Prawo do zgłaszania roszczeń o zwrot niesłusznie pobranych opłat przewozowych służy nadawcy lub odbiorcy w zależności od tego, kto uiścił kolei żadaną z powrotem przewyżkę opłaty. Reklamacje należy zawsze zgłaszać do tej kolei, której opłacono należność. Reklamacje o zwrot przewyżki opłat, zgłaszane przez osoby trzecie nie będą uwzględniane, jeżeli nie będzie do nich dołączone zaświadczenie, że uprawniony zgadza się na wypłatę przewyżki osobie, zgłaszającej reklamacje. Zaświadczenie to, na którem podpis na żądanie kolei winien być uwierzytelniony, kolej zatrzymuje u siebie.

Reklamacje winny być należycie uzasadnione z załączeniem listu przewozowego, lub przy przesyłkach frankowanych, wtórnika listu przewozowego, oraz wszelkich innych dokumentów dowodowych.

Do art. 13.

1. Walutę, w której wolno czynić zaliczenia, oznaczają taryfy.

2. Prowizję, według taryfy pobiera się i w tym wypadku, gdy skutek dodatkowego zlecenia nadawcy, zaliczenie jest odwołane lub zmniejszone.

3. Stacja nadawcza winna niezwłocznie zawiadomić nadawcę o zainkasowaniu zaliczenia i ma je wypłacić.

(Patrz również Ujednostajnione Postanowienia dodatkowe do art. 15).

Do art. 14.

1. Jako terminy dostawy przyjmuje się powyżej wskazane maksymalne normy z doliczeniem ogłoszonych ewentualnie dodatkowych terminów, o ile nie ogłoszono w taryfie terminów krótszych.

2. Przy przewozie zwierząt bieg terminu dostawy zawieszają się na czas postoju bydła na stacjach pojenia lub wskutek zarządzeń policyjnych, jak również na czas oględzin weterynaryjnych.

Do art. 15.

1. Zlecenia nadawcy o obciążeniu dodatkowo przesyłki zaliczeniem, o powiększeniu, zmniejszeniu lub odwołaniu pierwotnego zaliczenia, tudzież zlece-

nią co do dodatkowego frankowania przesyłki są dopuszczalne, bez odpowiedzialności wszakże dla kolei za ich wykonanie.

2. W razie żądania zmniejszenia sumy zaliczenia lub odwołania go, nadawca powinien okazać również wydany mu kwit zaliczeniowy.

W razie zmniejszenia sumy zaliczenia, kwit ten, po należytem sprostowaniu przez stację nadawczą, zwraca się nadawcy, w razie zaś odwołania zaliczenia, zatrzymuje się na stacji.

3. Wszelkie zlecenia nadawcy muszą się rozciągać na całość przesyłki.

4. Zlecenia, dawane bez okazania wtórnika listu przewozowego lub z pominięciem stacji nadawczej nie będą uwzględniane.

5. Na żądanie i koszt nadawcy stacja nadawcza może uprzedzić telegraficznie albo telegramem sprawdzonym stację przeznaczenia lub stację, na której przesyłka ma być zatrzymana, o otrzymaniu zlecenia pisemnego.

W tym wypadku stacja przeznaczenia lub stacja zatrzymania przesyłki wstrzyma wydanie odbiorcy listu przewozowego lub przesyłki, bądź też wysłanie jej dalej aż do czasu otrzymania zlecenia w formie pisemnej (Patrz również Ujednostajnione Postanowienia dodatkowe do art. 13).

Do art. 18.

1. Zlecenia, wydawane z pominięciem stacji nadawczej, nie będą uwzględniane.

2. Taryfy określają opłaty, które nadawca winien ująć w tytulem tytułem odszkodowania w razie rozwiązania umowy o przewóz, jako to: koszty czynności, poprzedzających przewóz, koszty wyładunku i należność za przewóz obliczoną w stosunku do odległości przebytej.

3. Zlecenia co do zwrotu przesyłki uwzględniane będą tylko wówczas, gdy wartość jej zabezpiecza przypuszczalnie kosztu przewozu powrotnego lub też, jeżeli należności te zostaną natychmiast zapłacone albo zdeponowane.

4. Jeżeli przerwę w ruchu w jakikolwiek sposób usunięto przed nadejściem zlecenia nadawcy, wówczas należy towar skierować na stację jego przeznaczenia, nie czekając tego zlecenia, nadawcą zaś winien być o tem niezwłocznie powiadomiony.

Do art. 24.

Zawiadomienia, wysyłane nadawcy należy sporządzać w języku urzędowym stacji nadawczej, lub też w języku francuskim bądź niemieckim.

Jeżeli język użyty nie jest językiem urzędowym kraju, w którym położoną jest stacja nadawcza, przekład z francuskiego lub niemieckiego należy do nadawcy.

Jeżeli, na żądanie nadawcy, tłumaczenie dokonywane jest przez urzędników kolejowych, w takim razie uważani są oni za mandatarjuszów nadawcy.

Przepisy, obowiązujące na stacji nadawczej określają, czy tego rodzaju zlecenia mają być uwzględniane.

Do art. 26.

1. Roszczenia pozasądowe do kolei z powodu zaginięcia, częściowego braku, bądź też uszkodzenia przesyłki, tudzież z powodu przekroczenia terminu dostawy winny być zgłaszane z załączeniem listu przewozowego, o ile był wydany odbiorcy. Do roszczeń z powodu zaginięcia, częściowego braku, bądź też uszkodzenia przesyłki należy nadto dołączać dowód, stwierdzający wartość towaru (fakturę).

(Co do roszczeń o zwrot niesłusznie pobranych opłat przewozowych patrz art. 12).

2. Dopóki list przewozowy nie zostanie doręczony odbiorcy, prawo do zgłoszenia roszczeń na drodze pozasądowej służy nadawcy, który w takim razie winien dołączyć do reklamacji wtórnik listu przewozowego; jeżeli zaś list przewozowy został już doręczony odbiorcy, prawo to służy temu ostatniemu.

3. Roszczenia o odszkodowanie, zgłaszane przez osoby trzecie, nie będą rozpatrywane, jeżeli nie załączono do nich zaświadczenia, że osoba uprawniona zgadza się na wypłatę odszkodowania osobie zgłaszającej roszczenie.

Zaświadczenie to, którego podpis na żądanie kolei winien być uwierzytelniony, kolei zatrzymuje.

4. W celu szybkiego załatwienia reklamacji należy je zgłaszać do zarządu kolei wysyłającej, o ile reklamacja dotyczy przesyłki nienadeszłej jeszcze na stację przeznaczenia; we wszystkich innych zaś wypadkach — do zarządu kolei odbiorczej.

Do art. 31.

W razie, jeżeli na wyraźne żądanie nadawcy, kolei dostarczy mu opon, wówczas nie ponosi ona odpowiedzialności w szerszym zakresie, niż przy przewozie w wagonach niekrytych i niezabezpieczonych oponami nawet wtedy, gdy chodzi o towary, które stosownie do postanowień taryfowych, nie mogą być przewożone w wagonach niekrytych bez opon.

Do art. 32.

Postanowienia paragrafu poprzedzającego nie stanowią żadnego ograniczenia co do zwalniania od odpowiedzialności, ewentualnie w zakresie szerszym na zasadzie art. 31.

Do art. 38.

1. W jakiej walucie dozwolone jest ubezpieczenie dostawy określają taryfy.

2. Opłatę dodatkową zaakragła się do 5 centymów wwyż i pobiera się narówni z innymi opłatami, a więc przy przesyłkach, opłaconych z góry od nadawcy, zaś przy nieopłaconych, od odbiorcy.

Do art. 39.

Terminy dostawy stosują się zawsze do całkowitej drogi przewozu; reklamacje zatem, dotyczące terminu dostawy na pewnej części drogi przewozu wówczas, gdy ogólny termin dostawy nie został przekroczony, są niedopuszczalne.