

1023.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 28 grudnia 1927 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską, jako też Bułgarią, Jugosławią, Rumunią, Węgrami, Austrią oraz Czechosłowacją z jednej strony a stacjami kolei Orientalnych w Turcji z drugiej strony.

Na mocy artykułu 4 punkt 8 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz artykułu 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1.**A. Zakres działania.**

Poniższe przepisy obowiązują przy przewożeniu towarów (włączając w to przewóz zwłok i żywych zwierząt) pomiędzy stacjami kolei

- a) polskich (włączając stacje, położone na obszarze W. M. Gdańska),
- b) bułgarskich,
- c) jugosłowiańskich,
- d) rumuńskich,
- e) węgierskich,
- f) austriackich i
- g) czechosłowackich

} z jednej strony,

a stacjami

- 1) Stamboul
- 2) Andrinople i
- 3) Kirklar Ili, kolei orientalnych z drugiej strony, wszystkimi, wchodzącymi w rachubę drogami, kolei uczestniczących w przewozie.

B. Przepisy przewozowe.

Jako prawo umowne dla przewozu przesyłek w tych komunikacjach obowiązuje Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. (Konwencja Berneńska) wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami oraz ujednostajnione postanowienia dodatkowe, o ile poniżej nie przewidziano specjalnych postanowień.

C. Postanowienia specjalne.

1. Do art. 3 K. M. (Przedmioty, wyłączone od przewozu lub warunkowo przyjmowane do przewozu).

Przedmioty, wymienione w § 1 punkt (2), ustęp 2 postanowień wykonawczych do K. M., przyjmuje się do przewozu na warunkach, wskazanych pod 1—4 ujednostajnionych postanowień dodatkowych do art. 3 K. M., z ograniczeniem odszkodowania za zaginięcie lub brak wagi przesyłki do 25 franków złotych za 1 kg. (1 frank złoty = $\frac{1}{5.18}$ dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej).

2. Do art. 6 K. M. (Treść listu przewozowego).

Nadawca winien wskazać w liście przewozowym graniczne stacje przejściowe pomiędzy państwami (patrz rozdział E Spis granicznych stacji przejściowych).

W razie żądania stosowania taryfy bezpośredniej za pewien odcinek drogi przewozu obowiązują co do wskazania przejść granicznych na tym odcinku postanowienia taryfy wskazanej.

Dane i oświadczenia nadawcy muszą być pisane alfabetem łacińskim.

3. Do art. 7 K. M. (Odpowiedzialność za wskazania i oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym. Dopłaty).

Kolej nie odpowiada za skutki, wynikające z tego powodu, że przesyłki zostały przyjęte do przewozu do takich stacji, które nie są upoważnione do załatwiania odnośnych czynności ekspedycyjnych (lub nie posiadają odpowiednich urządzeń ładunkowych).

4. Do art. 10 K. M. (Przepisy celne, podatkowe i policyjne).

Jeżeli brak, nieprawidłowość lub niedokładność dowodów, dołączonych do listu przewozowego, stwierdzono na jednej ze stacji pośrednich, to dalszy przewóz przesyłki może być wstrzymany i przesyłka oddana do rozporządzenia nadawcy.

5. Do art. 11 K. M. (Obliczanie przewoźnego).

Przewoźne i inne opłaty oblicza się za wskazaną przez nadawcę drogę przewozu według obowiązujących taryf.

Kolej ma obowiązek stosowania taryfy bezpośredniej na części drogi przewozowej tylko o tyle, o ile nadawca zażądał wyraźnie w liście przewozowym zastosowania danej taryfy, podał dokładnie część drogi przewozowej, dla której żąda obliczenia przewoźnego podług tej taryfy, oraz uczynił zadość warunkom jej stosowania.

6. Do art. 12 K. M. (Uiszczanie przewoźnego).

Uiszczanie zgóry części przewoźnego jest dopuszczalne tylko do granicy (granicznej stacji przejściowej) kraju wysyłającego, albo do granicy (granicznej stacji przejściowej) dalej położonej.

Uiszczanie zgóry pewnej określonej sumy tytułem częściowej frankatury jest niedopuszczalne.

Jeżeli przy frankaturze kwota złożona przez nadawcę na pokrycie opłat przewozowych i innych na-

leżności okaże się niewystarczającą, natenczas odbiorca jest obowiązany do uiszczenia różnicy.

Przy przeliczaniu przewoźnego i innych opłat stosuje się urzędowy kurs kolejowy, obowiązujący w dniu przeliczenia. Kurs przeliczenia ustala kolej, która dokonywa przeliczenia.

7. Do art. 13 K. M. (Zaliczenia).

Zaliczenia i zaliczki w gotówiznie na rzecz nadawcy są dopuszczalne tylko w walucie kraju wysyłającego.

8. Do art. 14 K. M. (Terminy dostawy).

Do regulaminowych terminów dostawy dolicza się dodatkowe terminy dostawy, obowiązujące na kolejach, uczestniczących w przewozie.

9. Do art. 15 K. M. (Prawo nadawcy rozporządzania przesyłką).

Zlecenia dodatkowe nadawcy są dopuszczalne o tyle, o ile nie sprzeciwiają się przepisom celnym, podatkowym i policyjnym.

10. Do art. 38 K. M. (Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy).

Deklaracja o ubezpieczeniu dostawy jest niedopuszczalna.

D. Wagony właścicieli prywatnych.

1. Wagony właścicieli prywatnych są to wagony włączone do taboru pewnej kolei przez osobę lub firmę, której własność stanowią lub która je wynajęła do swego wyłącznego użytku na czas dłuższy od osoby trzeciej lub od kolei (właściciela), a mianowicie:

- a) wagony-kotły (cysterny, rezerwoary, wagony z trwałą umocowanymi beczkami, zbiornikami, kadziami i wagony-tanki),
- b) inne wagony, specjalnie urządzone do przewozu ściśle określonych towarów.

2. O włączeniu takich wagonów rozstrzyga zarząd kolejowy, do którego taboru wagon ma być włączony.

3. Wagony prywatne powinny być zaopatrzone w napisy, podające cechę kolei, do której taboru są włączone, rodzaj wagonu, o ile wymagają tego przepisy tej kolei, numer ze znakiem (P) poza nim, firmę właściciela, stację macierzystą i rodzaj towaru, do którego przewozu są przeznaczone.

4. Do wagonów prywatnych wolno ładować tylko te towary, do których przewozu, zgodnie z napisem na wagonie, są przeznaczone. Wagonów prywatnych nie wolno używać do przewozu innych towarów, aniżeli tych, które wyszczególniono niżej w p. 13.

5. Próżne wagony prywatne winny być nadawane do przewozu za międzynarodowymi listami przewozowymi.

6. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym przysługuje wobec kolei wyłącznie właścicielowi (patrz jednak p. 7 i 8).

Próżnym wagonem prywatnym rozporządza właściciel zapomocą listu przewozowego, który powinien

podpisać jako nadawca i przesłać stacji, która ma wykonać zlecenie.

7. Osoba trzecia, zamierzając nadać do przewozu wagon prywatny, tak próżny jak ładowny, obowiązana jest doreczyć stacji nadawczej, jednocześnie z listem przewozowym, pisemne zaświadczenie właściciela wagonu, że zgadza się na przewóz według listu przewozowego.

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane, jeżeli odbiorca próżnego wagonu, wysłanego przez właściciela do załadowania, nadaje go na stacji przeznaczenia.

Na czas trwania takiego przewozu zawieszają się prawa właściciela do rozporządzania wagonem. Nadawca jest uprawniony do dawania dodatkowych zleceń, przewidzianych w art. 15 K. M., o ile te są dopuszczalne w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia.

8. Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli spełnił warunki, wymienione w p. 7 ust. 1.

9. W braku odmiennego zlecenia właściciela, kolej ma prawo wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem, zwrócić za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela w myśl postanowień taryfowych kolei, uczestniczących w przewozie.

Tak samo postępuje kolej w wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, który przybył po ładunek, nie zostanie przez odbiorcę nadany w stanie ładownym w ciągu 8 dni po przybyciu—o ile przed upływem tego terminu nie nadejdzie odmiennego zlecenie właściciela.

O ile właściciel wagonu prywatnego, naprawionego w warsztatach kolejowych i oddanego mu z powrotem do dyspozycji, nie zarządzi na żądanie tym wagonem, w ciągu dni 8 przez dostarczenie listu przewozowego, kolej ma prawo, po upływie tego terminu, odesłać taki wagon na stację macierzystą w imieniu i na rachunek właściciela.

Powyższe postanowienia nie dotyczą wagonów prywatnych, stojących na bocznicach prywatnych.

10. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy próżnych wagonów prywatnych właścicieli, kolej odpowiada wyłącznie na zasadzie postanowień art. 40 (1) i (2) oraz art. 41 K. M.

W razie przekroczenia terminu dostawy załadowanych wagonów prywatnych, kolej nie odpowiada za opóźnienie zwrotu próżnych wagonów.

11. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego, tudzież za zaginięcie jego części składowych, kolej odpowiada wyłącznie na zasadzie umowy o włączeniu wagonu do taboru, zawartej między właścicielem wagonu a koleją.

Terminów, przewidzianych w art. 33 i 36 K. M. nie stosuje się do wagonów prywatnych.

Roszczenia o odszkodowanie może zgłaszać tylko właściciel wagonu i jedynie do zarządu kolei macierzystej.

Koleje nie odpowiadają za zepsucie się technicznych urządzeń wagonów prywatnych, ani za zaginięcie, brak lub uszkodzenie ładunku, powstałe z tego powodu.

12. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na czas przerwy w przewozie wagonu prywatnego, spowodowanej koniecznością naprawy albo rewizji wagonu, o ile niema dowodów winy ze strony kolei.

W razie konieczności przeładowania wagonu prywatnego winien nadawca, po otrzymaniu zaświadczenia od kolei, wydać potrzebne zarządzenia.

Jeżeli nadawca nie udzieli żadnych wskazówek albo gdy zwłoka grozi złemi następstwami, kolej ma prawo przeładować wagon na koszt i odpowiedzialność nadawcy.

13. Do przewozu dopuszcza się:

a) Wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Jakie towary wolno przewozić w wagonach-kotłach prywatnych właścicieli, stanowią taryfy wewnętrzne kolei nadawczej.

b) Inne wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się:

piwo, oraz używane próżne beczki do piwa, masło, margarynę, tłuszcz roślinny, tłuszcz jadalny, sztuczny i masło kokosowe,

ryby, oraz wodę do przewozu ryb, mięso świeże i bydło bite świeże,

drób żywy,

jarzyny świeże,

szkło i wyroby ze szkła,

sery,

makuchy kokosowe i koprowe,

słodowiny mokre,

smalec margarynowy,

wody mineralne, także sztuczne, oraz solanki

do picia,

meble,

owoce świeże (także owoce południowe),

konie i muły,

kwasy, dopuszczone do przewozu w wagonach-

kotłach,

spirytus i okowitę zupełnie skażone w butelkach,

wino,

wyroby masarskie, także wędzone.

14. Ubezpieczenie dostawy próżnych wagonów prywatnych jest niedopuszczalne.

15. Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążane zaliczeniami. Jednakże kolej może takie przesyłki obciążyć należnościami uprzedniami, opłatami dodatkowymi oraz wydatkami w gotowości, w formie zaliczki.

16. Przewożne za przewóz próżnych wagonów prywatnych oblicza się według postanowień stosowanych taryf (wewnętrznych lub związkowych).

17. Obsługiwanie specjalnych urządzeń wagonów prywatnych (przyrządów do chłodzenia, zbiorników z wodą, urządzeń maszynowych i t. p.) należy do nadawcy lub do odbiorcy.

18. Pozatem mają zastosowanie postanowienia rozdziałów A—C niniejszego rozporządzenia.

E. Spis granicznych stacyj przejściowych.

a) Bułgarsko-orientalne stacje graniczne:

Svilengrad

b) Rumuńsko-bułgarskie stacje graniczne:

rumuńska:	bułgarska:
Besargic	Oboriste

c) Jugosłowiańsko-bułgarskie stacje graniczne:

jugosłowiańska	—	bułgarska
Caribrod		Dragoman

d) Jugosłowiańsko-węgierskie stacje graniczne:

jugosłowiańskie:	węgierskie:
Kotoriba	Murakeresztur
Koprivnica	Gyékényes
Virovitica	Barcs
Beli Manastir	Magyarboly
Subotica	Kolebia
Horgoš	Röszke
Banatsko Aranđelovo	Szöreg

e) Węgiersko-rumuńskie stacje graniczne:

węgierskie:	rumuńskie
Nyirábrány	Dealul lui Bran
Biharkeresztes	Episkopia Bihor
Kötegyán	Salonta Mare
Lökösháza	Curtici
Batonya	Pecice

f) Austrjacko-węgierskie stacje graniczne:

austrjackie:	węgierskie:
Nikelsdorf	Hegyeshalom
Pamhagen	Mekszikópusta
Baumgarten	Sopron Gy. S. E. V.
Loipersbach-Schattendorf	Ágfalva
Deutschkreuz	Harka-Kopháza
Lutzmannsburg	Vis
Rattersdorf-Liebing	Köszeg
Rechnitz	Torony
Strem	Pinkamindszent
Megersdorf	Szentgotthárd

g) Węgiersko-czeskosłowackie stacje graniczne:

Petržalka
 Komárom
 Szob
 Drégelypalánk *)
 Ipolytárnóc *)
 Somoskőujfalu
 Banréve
 Turna nad Bodvou
 Hidasnémeti
 Slovenské Nové Mesto
 Čop

*) Tylko do przesyłek wagonowych.

h) Jugosłowiańsko-rumuńskie stacje graniczne:

jugosłowiańskie:	rumuńskie:
Velika Kikinda	Jimbolia
Jasa Tomić	Cruceni
Vrsac Gl. k	Stamora Moravita

i) Czesko-słowacko-rumuńskie stacje graniczne:

czeskosłowacka:	rumuńska:
Cerný Ardov	Halmei

j) Polsko rumuńskie stacje graniczne:

polska:	rumuńska:
Śniatyn — Załucze	Grigore-Ghica — Voda

k) Jugosłowiańsko-austrjackie stacje graniczne:

jugosłowiańskie:	austrjackie:
Jesenice	Rosenbach
	Bleiburg
	Dravograd Meža
St. Ilj.	Spielfeld Strass
Gornja Radgona	Radkersburg

l) Austrjacko-czeskosłowackie stacje graniczne:

austrjackie:	czeskosłowackie:
Summerau	Horní Dvořište
Gmund	Ceské Velenice
Zlebings	Slavonice Č. S. D.
Unterretzbach	Šatov
Laa a/d Thaya	Hevlin na Dyji
Wildendürnbach	Novosedly Drnholec
Bernhartsthal	Břeclav
Marchegg	Devinská Nová Ves
Kittsee	Petržalka

m) Czeskosłowacko-polskie stacje graniczne:

Petrovice u Bohumina
 Český Tešín
 Zwardoň
 Suchá Hora
 Orlov Plavec n. P.
 Medzilaborce
 Slanki
 Ławoczne
 Jasina *)

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

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

*) Narazie nieczynna.