

## K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzyście kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głucholazy, podpisana w Warszawie dnia 12 listopada 1948 r.

W Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

**BOLESŁAW BIERUT**

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu dwunastym listopada tysiąc dziewięćset czterdziestego ósmego roku podpisana została w Warszawie Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzyście kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głucholazy o następującym brzmieniu dosłownym:

## K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzyście kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głucholazy.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezydent Republiki Czechosłowackiej ożywni pragnieniem uregulowania uprzywilejowanego ruchu tranzytowego kolejowego z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez stację Głucholazy, postanowili zawrzeć odpowiednią Konwencję i w tym celu mianowali pełnomocników, a mianowicie:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
pana inżyniera Jana RABANOWSKIEGO — Ministra  
Komunikacji

Prezydent Republiki Czechosłowackiej  
pana Františka PIŠKA — Ambasadora Republiki Czechosłowackiej w Warszawie,  
którzy po przedłożeniu swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

## D O H O D A

mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Głucholazy.

President republiky Polské a president republiky Československé prodchnuti přáním upraviti privilegovanou průvozní-dopravu železniční z Československa do Československa přes stanici Głucholazy, rozhodli se uzavřiti příslušnou dohodu a k tomu cíli jměnovali plnomocníky, a to:

president republiky Polské  
pana Inž. Jana RABANOWSKÉHO, ministra dopravy,

president republiky Československé  
pana Františka PIŠKA, velvýslance republiky Československé ve Varšavě,  
kteří po předložení svých plných mocí, shledaných v dobré a náležitě formě, dohodli se na těchto ustanoveních:

## R O Z D Z I A Ł I.

## Postanowienia ogólne

## A r t y k u ł 1.

1. Polska przyznaje Czechosłowacji wolność tranzytu, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, dla osób, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych, poczty i taboru kolejowego w tranzycie z Czechosłowacji i do Czechosłowacji przez obszar polski na odcinku kolejowym między granicą państwową pod Pokrzywną — Jindrichovem ve Slezsku i granicą państwową pod Głuchołazami — Mikulovicami.

2. Do wspomnianego ruchu będą odpowiednio stosowane postanowienia obowiązującej Konwencji zawartej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej, chyba że niniejsza Konwencja stanowi inaczej.

## A r t y k u ł 2.

Z zastrzeżeniem postanowień specjalnych niniejszej Konwencji nie będą brane pod uwagę w tranzycie ani przynależność państwowa podróźnych, ani pochodzenie bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych, poczty i taboru kolejowego, ani przynależność państwowa nadawcy jako też odbiorcy.

## A r t y k u ł 3.

1. Ruch tranzytowy wykonywany będzie na zasadach tranzytu uprzywilejowanego, przewidzianych w niniejszej Konwencji.

2. Uprzywilejowany ruch tranzytowy będzie wykonywany pociągami uprzywilejowanymi, pod którymi należy rozumieć zarówno cały pociąg jak i część pociągu, przeznaczoną do tranzytu uprzywilejowanego.

3. Pociągami uprzywilejowanymi przewozi się podróźnych, cywilnych i wojskowych, jadących tak pojedynczo, jak i zbiorowo, bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe, pocztę, tabor kolejowy oraz mienie wojskowe. Przewóz więźniów jest niedozwolony.

4. Na obszarze polskim nie wolno z pociągów uprzywilejowanych wysiadać ani do nich wsiadać. Również nie wolno osobom, korzystającym z tych pociągów, wydawać lub przyjmować jakichkolwiek przedmiotów. Nie dotyczy to drużyny pociągowej w zakresie wykonywania czynności służbowych, związanych z ruchem uprzywilejowanych pociągów.

## A r t y k u ł 4.

Uprzywilejowany ruch tranzytowy podlegać będzie na terytorium polskim prawom polskim, a w szczególności odnoszącym się do utrzymania porządku, bezpieczeństwa publicznego i przepisów sanitarnych.

## A r t y k u ł 5.

1. Osoby przejeżdżające uprzywilejowanymi pociągami, jak również i ich bagaż, będą mogły swobodnie przejeżdżać tranzytem przez terytorium Polski z wyjątkiem przypadków, gdy osoby te podczas swego przejazdu przez to terytorium popełniły czyn karalny, ścigany według praw polskich.

## Č Á S T I.

## Ustanovení všeobecná

## Č l á n e k 1.

1. Polsko přiznává Československu podle této Dohody pro osoby, zavazadla, spěšnin a zboží, poštu a vozidla svobodný průvoz z Československa přes polské území do Československa, a to na železničním úseku mezi státními hranicemi u Jindřichova ve Slezsku-Pokrzywné a státními hranicemi u Mikulovic-Gluchołaz.

2. Pokud tato Dohoda nestanoví jinak, platí pro tuto dopravu přiměřeně ustanovení smlouvy sjednané mezi republikou Polskou a republikou Československou o úpravě vzájemného železničního styku.

## Č l á n e k 2.

V průvozní dopravě se nepřihlíží k státní příslušnosti cestujících, původu zavazadel, spěšnin, zboží, pošty a vozidel, ani k státní příslušnosti odesílatele, jakož i příjemce, leč by touto Dohodou bylo stanoveno jinak.

## Č l á n e k 3.

1. Průvozní doprava bude se díti podle zásad privilegované dopravy, stanovených v této Dohodě.

2. Privilegovaná průvozní doprava bude se provádět průvozními vlaky, jimiž se rozumí jak celé vlaky, tak i část vlaku označená jako privilegovaná doprava.

3. Privilegovanými vlaky se přepravují civilní a vojenské osoby, jedoucí jak jednotlivě tak i hromadně, zavazadla, spěšnin, zboží, pošta, vozidla a vojenský materiál. Doprava vězňů není dovolena.

4. U privilegovaných vlaků není dovoleno na území polském vystupovati a nastupovati, rovněž není dovoleno osobám přepravovaným těmito vlaky odevzdávati nebo převzítí jakékoliv předměty. To se netýká vlakového mužstva při výkonu služby u privilegovaných vlaků.

## Č l á n e k 4.

Privilegovaná průvozní doprava podléhá na polském území polským předpisům, zejména předpisům o zachování pořádku a veřejné bezpečnosti, jakož i předpisům zdravotním.

## Č l á n e k 5.

1. Osoby přepravované privilegovanými vlaky budou moci se svými zavazadly volně projíždět územím polským, leda že by se za průjezdu tímto územím dopustily trestného činu stíhatelného podle polského práva.

2. Drużyna pociągowa obowiązana jest okazywać w pociągu uprzywilejowanym wszelką pomoc w ujęciu i zatrzymaniu winnych i wydać ich organom Ochrony Pogranicza lub władz bezpieczeństwa kraju tranzytowego, które w tym wypadku mają prawo dokonywania kontroli w pociągu uprzywilejowanym w poszukiwaniu za winnym.

3. Władze polskie zarządzą, co należy, w celu zapewnienia osobom, korzystającym z pociągów uprzywilejowanych, potrzebnej pomocy i opieki.

#### Artykuł 6.

Bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe oraz poczta i tabor kolejowy przewożone na podstawie przepisów niniejszej Konwencji nie mogą stanowić przedmiotu zajęcia sądowego lub administracyjnego, z wyjątkiem przypadków, przewidzianych w art. 5 ust. 1.

### R O Z D Z I A Ł II.

#### Koleje

#### Artykuł 7.

1. Uprzywilejowany ruch tranzytowy odbywać się będzie przy pomocy lokomotyw (parowych, elektrycznych, motorowych itp.) i obsługi kolei czechosłowackich.

2. Uprzywilejowane pociągi nie zatrzymują się na obszarze polskim z wyjątkiem wypadków, przewidzianych niniejszą Konwencją, oraz gdy względy natury technicznej lub celnej będą wymagały zatrzymania.

3. Uprzywilejowane pociągi towarowe będą mogły być wyzyskane do przewozu przesyłek całowagonowych między Polską a Czechosłowacją tylko na podstawie porozumienia interesowanych zarządów kolejowych.

#### Artykuł 8.

Koleje polskie są obowiązane utrzymywać linię kolejową, przeznaczoną do tranzytu uprzywilejowanego, w stanie normalnej konserwacji.

#### Artykuł 9.

1. Rozkłady jazdy pociągów na linii tranzytowej będą ustalane przez zarządy kolejowe Umawiających się Stron we wzajemnym porozumieniu.

2. Jeśli zajdzie potrzeba uruchomienia pociągu uprzywilejowanego nie przewidzianego w rozkładzie jazdy, zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron porozumieją się w każdym poszczególnym przypadku co do sposobu przeprowadzenia go.

#### Artykuł 10.

Do uprzywilejowanych pociągów mogą być włączone też wagony sypialne i restauracyjne.

#### Artykuł 11.

1. Tabor uprzywilejowanych pociągów powinien być w stanie zdatnym do użytku. Odpowiedzialność za stan techniczny taboru ponosi zarząd kolei czechosłowackich.

2. Vlakové mužstvo jest povinno poskytnouti v privilegovaném vlaku veškerou pomoc při stihání a zadržení vinníků a odevzdati je orgánům Pohraniční Ochrany nebo bezpečnostním orgánům průvozního státu, kteří jsou v tomto případě oprávněni provést kontrolu v privilegovaném vlaku za účelem vyhledávání vinníků.

3. Polské úřady učiní vše, aby zajistily osobám přepravovaným privilegovanými vlaky veškerou potřebnou pomoc a péči.

#### Článek 6.

Zavazadla, spěšniny, zboží, pošta a železniční vozidla přepravované podle této Dohody nemohou býti soudně ani administrativně zabaveny s výjimkou případů uvedených v článku 5., odst. 1.

### Č Á S T II.

#### Dráhy

#### Článek 7.

1. Československé státní dráhy budou prováděti privilegovanou průvozní dopravu svými lokomotivami (parními, elektrickými, motorovými a j.) a svým personálem.

2. Privilegované vlaky nebudou zastavovat na polském území s výjimkou případů, předvídaných v této Dohodě jakož i tehdy, kdy důvody technické nebo celní si zastavení vyžadají.

3. Privilegované vlaky nákladní mohou býti použity pro přepravu celovozových zásilek mezi Československem a Polskem pouze v dohodě mezi příslušnými železničními správami.

#### Článek 8.

Polská železniční správa jest povinna trať, určenou pro privilegovanou průvozní dopravu, normálně udržovati v řádném, provozuschopném stavu.

#### Článek 9.

1. Jízdní řád na průvozní trati vypracují železniční správy smluvních stran ve vzájemné dohodě.

2. V případě potřeby zavedení mimořádného privilegovaného vlaku, nepředvídaného v jízdním řádě, dohodnou se železniční správy smluvních stran o jeho zavedení v každém jednotlivém případě.

#### Článek 10.

Do privilegovaných vlaků mohou býti zařazeny též lůžkové a jízdelní vozy.

#### Článek 11.

1. Vozidla privilegovaných vlaků musí býti ve stavu schopném provozu. Za technický stav těchto vozidel odpovídá československá železniční správa.

2. Uprzywilejowane pociągi nie podlegają ani przyjęciu ani zdaniu przez koleje polskie.

3. Zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron ustalą sposób postępowania i pomocy na wypadek, gdyby tabor pociągów uprzywilejowanych okazał się niezdatny do ruchu na linii tranzytowej.

#### Artykuł 12.

Zarząd kolejowy czechosłowacki udzieli zarządowi kolei polskich na żądanie niezbędnej pomocy w razie wypadku, przerwy ruchu, uszkodzenia taboru itp. na linii tranzytowej ze zwrotem kosztów własnych.

#### Artykuł 13.

1. Za szkody wyrządzone osobom trzecim ruchem pociągów uprzywilejowanych odpowiada zarząd czechosłowackich kolei.

2. Z wyjątkiem odpowiedzialności za szkody z umowy o przewóz odpowiedzialność za szkody i wypadki, wywołane ruchem pociągów uprzywilejowanych, regulują polskie ustawy i rozporządzenia. Odpowiedzialność za szkody, wynikię wskutek zabicia (śmierci) lub zranienia podróżnych, przewożonych pociągami uprzywilejowanymi, regulują czechosłowackie ustawy i rozporządzenia.

3. W stosunku między zarządami kolei żelaznych obu Umawiających się Stron odpowiedzialność ustala się, jak następuje:

- a) za szkody i wypadki, które spowodowane zostały z winy pracowników, odpowiada ten zarząd, do którego należą ci pracownicy. Jeśli szkoda lub wypadek powstał z winy pracowników obu zarządów albo jeśli nie można stwierdzić, którzy pracownicy spowodowali szkodę, obydwa zarządy ponoszą odpowiedzialność w równych częściach;
- b) za szkody i wypadki, powstałe wskutek złego stanu budowli i urządzeń przeznaczonych do ruchu tranzytowego, tudzież wskutek złego stanu taboru kolejowego, odpowiada ten zarząd, do którego należy utrzymywanie urządzeń lub taboru;
- c) każdy zarząd ma prawo regresu do drugiego zarządu, jeśli został zobowiązany prawomocnym orzeczeniem sądowym do zwrotu szkody, za które drugi zarząd odpowiada w całości lub części w myśl powyższych postanowień. Takie samo prawo regresu istnieje, gdy oba zarządy umówiły się, że jeden z nich ma załatwić roszczenie odszkodowawcze, chociaż drugi zarząd odpowiada za szkody w całości lub w części. Ugody, uznania lub wyroki zaoczne mają jednak w drodze regresu moc obowiązującą względem drugiego zarządu tylko wówczas, gdy on się na nie zgodził lub gdy na zapytanie zarządu regulującego, roszczenie odszkodowawcze i pomimo upomnienia nie złożył oświadczenia w terminie odpowiednio oznaczonym.

4. Dochodzenie w sprawie szkód i wypadków, wymienionych w powyższych postanowieniach, tudzież stwierdzenie ich przyczyny przeprowadzają wspólnie przedstawiciele zarządów kolejowych obu Umawiających się Stron.

2. Polská železniční správa neprovádí ani převzetí ani odevzdávku privilegovaných vlaků.

3. Železniční správy obou smluvních stran dohodnou se o postupu a pomoci, zjistí-li se, že vozidlo privilegovaného vlaku se stalo nezpůsobilé jízdy na průvozní trati.

#### Článek 12.

Československá železniční správa poskytne polské železniční správě na její žádost nutnou pomoc při nehodách, prerušení provozu, poškození tratí apod. na průvozní trati za úhradu vlastních nákladů.

#### Článek 13.

1. Za škody způsobené třetím osobám dopravou privilegovaných vlaků odpovídá československá železniční správa.

2. S výjimkou odpovědnosti za škody z přepravní smlouvy se odpovědnost za škody a nehody, způsobené dopravou privilegovaných vlaků, řídí podle zákonů a předpisů polských. Odpovědnost za škody vzniklé usmrcením nebo zraněním cestujících, přepravovaných privilegovanými vlaky, se řídí podle zákonů a předpisů československých.

3. V poměru mezi železničními správami obou smluvních stran se odpovědnost upravuje takto:

- a) za škody a nehody způsobené zaviněním zaměstnanců odpovídá ta správa, které tito zaměstnanci náležejí. Byla-li škoda nebo nehoda způsobena zaviněním zaměstnanců obou správ nebo nelze-li zaměstnance zavinivší škodu zjistiti, odpovídají obě správy stejným dílem;
- b) za škody a nehody způsobené špatným stavem staveb a zařízení, určených pro průvozní dopravu, jakož i špatným stavem železničních vozidel, odpovídá ona správa, již přísluší udržovati tato zařízení nebo vozidla;
- c) každá správa má právo postihu proti správě druhé, je-li podle právoplatného soudního rozhodnutí povinna hraditi škodu, za kterou podle předchozích ustanovení odpovídá druhá správa zcela, nebo částečně. Stejně právo postihu platí, dohodnou-li se obě správy, aby jedna z nich projednala nároky na náhradu, ačkoliv druhá správa odpovídá za škodu plně nebo částečně. Smíry, uznání nároků a rozsudky pro zmeškání zavazují, pokud se týče práva postihu, druhou správu jen tehdy, souhlasí-li s nimi nebo nevyjádřila-li se, ač byla o to upomenuta, v přiměřeně stanovené lhůtě na dotaz správy, jež nárok na náhradu škody projednávala.

4. Vyšetřování škod a nehod zmíněných v předchozích ustanoveních a zjištění jejich příčin provedou společně zástupci železničních správ obou smluvních stran.

## A r t y k u ł 14.

Zarząd polskich kolei odda do rozporządzenia zarządu kolei czeskosłowackich na jego żądanie i do jego wyłącznego użytku osobny bezpośredni przewód telefoniczny za zwrotem kosztów jego utrzymania. Telegramy i rozmowy telefoniczne służbowe będą wolne od wszelkich opłat.

## A r t y k u ł 15.

1. Podróżni, bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe będą odprawione bezpośrednio na podstawie przepisów przewozowych czeskosłowackich lub międzynarodowych i taryf kolejowych, obowiązujących w danych komunikacjach.

2. Opłaty taryfowe za przewozy w uprzywilejowanych pociągach przypadają w całości zarządowi kolei czeskosłowackich.

## A r t y k u ł 16.

Zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron ustalą we wzajemnym porozumieniu wynagrodzenie, jakie będzie się należało kolejom polskim od kolei czeskosłowackich za korzystanie z polskiej linii kolejowej i z usług kolei polskich związanych z uprzywilejowanym ruchem tranzytowym.

## R O Z D Z I A Ł III.

## Poczta

## A r t y k u ł 17.

1. W uprzywilejowanych pociągach przewozi się bez jakichkolwiek opłat tranzytowych przesyłki pocztowe wszelkiego rodzaju w czeskosłowackich wagonach pocztowych (ambulansach), względnie w osobnych przedziałach pocztowych pod nadzorem czeskosłowackiego personelu pocztowego, lub w dodatkowych wagonach kolejowych bez konwojenta.

2. Przewóz poczty może się również odbywać za pośrednictwem czeskosłowackiego personelu kolejowego w wagonach kolejowych.

3. Przewóz pocztowych przesyłek tranzytowych wszelkiego rodzaju, pochodzących z zagranicy i przeznaczonych dla zagranicy, będzie przedmiotem odrębnego układu pomiędzy zarządem pocztowym polskim i czeskosłowackim.

## A r t y k u ł 18.

Skrzynki do listów w czeskosłowackich wagonach pocztowych powinny być na obszarze polskim zamknięte. Funkcjonariusze pocztowi czeskosłowaccy nie mają prawa na terytorium polskim wchodzić w styczność z publicznością. Nie wolno im jest podczas pobytu na terytorium polskim opuszczać wagonów ani też przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów.

## A r t y k u ł 19.

1. Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w wagonach czeskosłowackich pod nadzorem funkcjonariuszów czeskosłowackich, ponosi zarząd pocz-

## Č l á n e k 14.

Polská železniční správa přenechá do užívání československé železniční správě na její přání k výlučnému použití zvláštní přímé telefonní vedení za náhradu nákladů jeho udržování. Služební telegramy a telefonické rozhovory jsou osvobozeny od všech poplatků.

## Č l á n e k 15.

1. Cestující, zavazadla, spěšniný a zboží, se budou přímo odbavovati podle přepravních předpisů československých nebo mezinárodních, jakož i podle železničních tarifů v těchto dopravách platných.

2. Tarifní příjmy z přepravy, provedené na průvozní trati v privilegované dopravě, připadají zcela československé železniční správě.

## Č l á n e k 16.

Železniční správy obou smluvních stran se dohodnou o náhradě, kterou československá železniční správa bude platiti polské železniční správě za používání polské železniční trati a za služební výkony polské železniční správy, potřebné pro privilegovanou průvozní dopravu.

## Č Á S T III.

## Pošta

## Č l á n e k 17.

1. Privilegovanými vlaky se přepravují bez jakýchkoliv průvozních poplatků poštovní zásilky všeho druhu v československých poštovních vozech případně v poštovních oddílech za doprovodu československého poštovního personálu nebo v železničních vozech bez doprovodu.

2. Přepravu pošty může také zprostředkovati československý železniční personál v železničních vozech.

3. Přeprava průvozních poštovních zásilek všeho druhu pocházejících z ciziny a určených do ciziny bude upravena zvláštní dohodou mezi polskou a československou poštovní správou.

## Č l á n e k 18.

Poštovní schránky československých poštovních vozů musí býti na polském území uzavřeny. Českoslovenští poštovní zaměstnanci se nesmějí stýkati na polském území s veřejností. Za pobytu na polském území nesmějí opustiti vozy ani přijímati nebo vydávati jakékoliv předměty.

## Č l á n e k 19.

1. Československá poštovní správa odpovídá za poštovní zásilky přepravované v československých vozech za doprovodu československých za-

ty czechosłowackiej z wyjątkiem wypadków; kiedy winę ponosi polski zarząd kolejowy. W tym ostatnim przypadku polski zarząd kolejowy ponosić będzie odpowiedzialność wobec czechosłowackiego zarządu pocztowego za wagony i przesyłki pocztowe; mianowicie za wagony pocztowe taką samą, jak za wagony kolejowe, zaś za przesyłki pocztowe taką samą odpowiedzialność, jaką czechosłowacki zarząd pocztowy ponosi wobec naczelników tych przesyłek.

3. W razie konieczności przeladunku przesyłek pocztowych czechosłowackich na terytorium polskim, odpowiedzialność za przesyłki pocztowe czechosłowackie przejdzie na ten zarząd kolejowy lub pocztowy, który przejmie je pod swój nadzór.

## ROZDZIAŁ IV.

### Postanowienia cenne

#### Artykuł 20.

Uprzywilejowany ruch tranzytowy podlegać będzie polskim przepisom celnym, o ile niniejsza Konwencja nie stanowi inaczej.

#### Artykuł 21.

Bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe, poczta oraz tabor kolejowy, przewożone w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym; wolne są od wszelkich formalności celnych oraz wszelkich opłat celnych i innych.

#### Artykuł 22.

Zakazy przywozu, przewozu i wywozu towarów, obowiązujące w Polsce, nie będą miały zastosowania do uprzywilejowanego ruchu tranzytowego, przewidzianego przez niniejszą Konwencję.

#### Artykuł 23.

1. W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym nie wolno używać dla przewozu osób wagonów posiadających więcej niż cztery wejścia dla podróżnych lub wagonów z podłużnym stopniem wzdłuż całego wagonu.

2. Podróżnym wzbronione jest otwieranie drzwi i okien wagonów na obszarze Polski.

3. Pociągi uprzywilejowane będą konwojowane na terytorium Polski przez organa Ochrony Pogranicza. Koszty konwojowania ustalone według polskich przepisów celnych będą obciążały zarząd czechosłowackich kolei. Pociągi mogą być dodatkowo konwojowane przez funkcjonariuszy czechosłowackiego Korpusu Bezpieczeństwa Narodowego lub organa czechosłowackich władz celnych.

4. Pociągi uprzywilejowane po wejściu na polski obszar cenny i przed jego opuszczeniem zatrzymują się w miejscach ustalonych, gdzie wsiądą lub wysiądą organa konwoju polskiego.

#### Artykuł 24.

(Jeżeli skutek wypadku na terytorium polskim podróżni byliby zmuszeni pociąg opuścić, będą oni pozostawać pod nadzorem polskich organów Ochrony Pogranicza do chwili powrotu na terytorium czechosłowackie.

#### Artykuł 25.

1. Pociągi towarowe zatrzymywać się będą na stacjach z postojem niezbędnym w celu dokonania rewizji plomb i przekazania wykazu pociągowego, któ-

mężnancą s wyjątkową przypadków zawiązaną polską koleją. W tych przypadkach odpowiada polska kolejowa sprawa czechosłowackiej pocztowej sprawy za wozy i pocztowe przesyłki, a to za pocztowe wozy jako za wozy kolejowe i za pocztowe przesyłki tak, jak odpowiada czechosłowacka pocztowa sprawa odesiłałom těchto zásilek.

2. Je-li třeba přeložiti československé poštovní zásilky na polském území, odpovídá za československé poštovní zásilky ona železniční nebo poštovní správa, která zásilky přejímá pod svůj dozor.

## ČÁST IV.

### Celní ustanovení

#### Článek 20.

Privilegovaná přepravní doprava podléhá polským celním předpisům pokud není v této Dohodě stanoveno jinak.

#### Článek 21.

Zavazadla, spěšniny a zboží, pošta a vozidla přepravovaná v privilegovaném průvozu jsou osvobozena od veškerých formalit celních a veškerých celních a jiných poplatků.

#### Článek 22.

Zákaz dovozu, průvozu a vývozu zboží platný v Polsku neplatí pro privilegovanou přepravní dopravu upravenou touto Dohodou.

#### Článek 23.

1. V privilegované přepravní dopravě není přípustno používati pro přepravu osob vozů s více než čtyřmi vchody pro cestující nebo vozů s postranním ochozem podél celého vozu.

2. Cestující nesmějí otevírati dveře a okna vozů na polském území.

3. Privilegované vlaky budou na polském území doprovázeny orgány polské Pohraniční Ochrany. Náklady tohoto doprovodu, stanovené podle polských předpisů, půjdou na vrub československé železniční správy. Vlaky mohou rovněž doprovázeti členové československého Sboru národní bezpečnosti nebo orgánové československé celní správy.

4. Privilegované vlaky zastaví po příjezdu na polské celní území a před odjezdem z něho na určených místech, kde nastoupí nebo vystoupí orgány polského doprovodu.

#### Článek 24.

Budou-li cestující nuceni vystoupiti v důsledku nehody z vlaku na polském území, budou pod dozorem polských orgánů Pohraniční Ochrany až do svého návratu na území československé.

#### Článek 25.

1. Nákladní vlaky zastaví ve stanici po dobu nutnou pro revisi uzávěrů a odevzdání vlakového výkazu, jehož vzor a počet vyhotovení dohodnou

regu wzór i ilość egzemplarzy ustala zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron.

2. Wagony towarowe, dołączone do pociągów pasażerskich, traktowane będą pod względem celnym tak samo, jak pociągi towarowe.

#### Artykuł 26.

1. Nałożone przez czechosłowackie władze celne zamknięcia celne będą uznawane przez polskie władze celne.

2. Nałożone na wagony zamknięcia celne czechosłowackie mogą być zerwane na terytorium polskim jedynie w razie nieuniknionej potrzeby. Potrzebę tę stwierdzają organa polskiego zarządu kolejowego przy udziale czechosłowackiego kierownika pociągu. Na szlaku potrzebę tę stwierdzają organa czechosłowackiego zarządu kolejowego przy udziale polskiego organu Ochrony Pogranicza. Zamiast zerwanych zamknięć powinny być nałożone przez polskie władze celne nowe zamknięcia, o ile na to pozwalają okoliczności.

#### Artykuł 27.

1. Wyładowanie ani załadowanie towarów nie może się odbywać na terytorium polskim. Przeładowanie może się odbywać jedynie w razie uszkodzenia wagonów i zostanie wykonane pod nadzorem polskich organów celnych.

2. W przypadku nadzorowania przez organa urzędu celnego przeładunku towarów wskutek uszkodzenia wagonów, bądź też w przypadku konieczności konwojowania pociągów przez organa Urzędu Celnego, osobne opłaty za wykonanie tych czynności ponosi zarząd kolei czechosłowackich.

#### Artykuł 28.

O wyłączeniu wagonów ze składu pociągów, o przeładowaniu ładunków, o zerwaniu zamknięcia celnego i nałożeniu nowego powinienn być sporządzony protokół przez funkcjonariuszów czechosłowackich w porozumieniu z polskimi funkcjonariuszami celnymi. Kopie protokołu otrzymuje polski urząd celny.

### ROZDZIAŁ V.

#### Paszporty

#### Artykuł 29.

Podróżni w pociągach uprzywilejowanych będą wolni od wszelkich formalności paszportowych i wizowych, jednak muszą oni posiadać osobiste dowody.

### ROZDZIAŁ VI.

#### Przepisy wykonawcze

#### Artykuł 30.

Szczegóły potrzebne dla wykonania niniejszej Konwencji ustala we wzajemnym porozumieniu zainteresowane władze obu Umawiających się Stron.

### ROZDZIAŁ VII.

#### Postanowienia końcowe

#### Artykuł 31.

Wszelkie spory, jakie by wynikły z wykonywania wszelkich postanowień umownych, zawartych w ramach niniejszej Konwencji, będą rozstrzygane w trybie przewidzianym w protokole o postępowaniu polu-

zelewniční správy obou smluvních stran.

2. Nákladní vozy dopravované osobními vlaky posuzují se s hlediska celního jako vozy u vlaků nákladních.

#### Článek 26.

1. Polské celní úřady uznají uzávěry československých celních úřadů.

2. Celní uzávěry vozů lze odstraniti na polském území jen je-li to nezbytně nutné. Tuto nutnost zjistí orgány polské železniční správy za účasti československého vlakvedoucího. Na širé trati zjistí tuto nutnost orgány československé železniční správy za účasti polského orgánu Pohraniční Ochrany. Místo odstraněných uzávěrů připevní polské celní úřady nové uzávěry, připustí-li to okolnosti.

#### Článek 27.

1. Na polském území nelze zboží ani vykládati ani nakládati. Přeloženo může býti jen pod dozorem polských celních orgánů, byly-li vozy poškozeny.

2. Československá železniční správa uhradí náklady dozoru polských celních orgánů při překládce zboží v důsledku poškození vozů nebo doprovodu vlaku polskými celními orgány, bude-li tohoto třeba.

#### Článek 28.

O vyřazení vozu z vlaku, o jeho přeložení nebo o odstranění uzávěry a jejím nahrazení novou uzávěrou sepíší českoslovenští zaměstnanci v dohodě s polskými celními zaměstnanci zápis. Polský celní úřad dostane jeho opis.

### ČÁST V.

#### Cestovní pasy

#### Článek 29.

Osoby přepravované privilegovanými vlaky nepodléhají pasovým a visovým formalitám, musí však mít u sebe doklad o totožnosti.

### ČÁST VI.

#### Prováděcí předpisy

#### Článek 30.

Podrobnosti, jichž bude třeba k provedení této Dohody, sjednají příslušné úřady obou smluvních stran.

### ČÁST VII.

#### Závěrečná ustanovení

#### Článek 31.

Všechny spory, které vzniknou při plnění všech smluvních ujednání, uzavřených v rámci této Dohody, budou projednány způsobem stanoveným v protokole o řízení smířčím a rozhodčím, který

bownym i arbitrażowym, stanowiącym załącznik do Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej podpisanej w Pradze dnia 4 lipca 1947 r.

### Artykuł 32.

1. Niniejsza Konwencja będzie ratyfikowana w czasie możliwie najkrótszym i wejdzie w życie w dniu wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, która nastąpi w Pradze.

2. Niniejsza Konwencja zawarta na czas nieograniczony może być wypowiedziana przez każdą z Umawiających się Stron i wówczas traci swą moc obowiązującą po upływie sześciu miesięcy od dnia jej wypowiedzenia.

3. Niniejsza Konwencja została sporządzona w dwóch egzemplarzach: w językach polskim i czeskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

Na dowód czego wymienieni pełnomocnicy obydwóch Umawiających się Stron podpisali niniejszą Konwencję i przyłożyli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Warszawie, dnia 12 listopada 1948 r.

(—) J. RABANOWSKI

L. S.

(—) Fr. PIŠEK

### PROTOKÓŁ PODPISANIA

Przy podpisywaniu niniejszej Konwencji obie Umawiające się Strony uzgodniły, co następuje:

1. Aby ruch tranzytowy pociągami uprzywilejowanymi mógł być jak najrychlej podjęty, Obie Umawiające się Strony uzgodniły, że postanowienia niniejszej Konwencji do czasu ratyfikacji będą mogły być prowizorycznie stosowane od dnia jej podpisania.

2. Celem umożliwienia przewozu osób i towarów z Głucholaz przez Mikulovice do przedziałni w Podlesiu na polskim terytorium i z powrotem Strona czechosłowacka udzieli na żądanie Strony polskiej zgody na uprzywilejowaną komunikację tranzytową z Polski do Polski przez Czechosłowację na odcinku kolejowym od granicy Państwa pod Mikulovicami — Głucholazami do granicy Państwa u końca bocznicy, która odgałęzia się w kilometry 2,791 odcinka Mikulovice — Cukmantel i prowadzi w kierunku przedziałni w Podlesiu na polskim terytorium. W tej komunikacji tranzytovej będą obowiązywały analogicznie zasady ustalone w niniejszej Konwencji. Zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron uzgodnią sposób prowadzenia tej komunikacji.

Strona czechosłowacka udzieli zgody na przedłużenie istniejącej bocznicy do najdogodniejszego punktu granicy Państwa przy przedziałni w Podlesiu i udzieli potrzebnej w tym celu pomocy. Również udzielona zostanie Stronie polskiej zgoda na wybudowanie w tym punkcie mostu przez potok graniczny dla połączenia z bocznicą po stronie polskiej.

Protokół niniejszy stanowi integralną część Konwencji.

Warszawa, dnia 12 listopada 1948 r.

(—) J. RABANOWSKI

(—) Fr. PIŠEK

jest přílohou k Úmluvě mezi republikou Polskou a republikou Československou o zajištění hospodářské spolupráce, podepsané v Praze dne 4. července 1947.

### Článek 32.

1. Dohoda tato bude ratifikována v době co nejkratší a vstoupí v platnost dnem výměny ratifikačních listin, které budou vyměněny v Praze.

2. Dohoda tato uzavřená na neomezenou dobu může být vypovězena každou z obou smluvních stran a pozbývá platnosti po uplynutí šesti měsíců ode dne výpovědi.

3. Dohoda tato jest sepsána ve dvou vyhotoveních, a to obě v jazyce polském a českém, při čemž obě znění jsou stejně věrohodná.

Na důkaz toho jmenovaní plnomocníci obou smluvních stran tuto Dohodu podepsali a opatřili svými pečeti.

Sepsáno ve Varšavě dne 12. listopadu 1948.

(—) FR. PIŠEK

L. S.

(—) J. RABANOWSKI

### PROTOKOL O PODPISU.

Při podpisu této Dohody shodly se obě smluvní strany na tomto:

1) Aby průvozní doprava privilegovanými vlaky mohla být zahájena co nejdříve, dohodly se obě smluvní strany, že ustanovení této Dohody mohou být již před ratifikací zatím provádná ode dne jejího podpisu.

2) Za účelem umožnění přepravy osob a zboží z Głucholaz přes Mikulovice do přádelny v Podlesie na polském území a zpět bude na žádost se strany polské dán se strany československé souhlas k privilegované průvozní dopravě z Polska do Polska přes Československo na železničním tratovém úseku od státních hranic u Mikulovic-Głucholaz ke státním hranicím u konce vlečky, odbočující v km 2,791 trati Mikulovice-Cukmantel a vedoucí k přádelně v Podlesie na polském území.

Pro tuto průvozní dopravu budou platiti obdobně zásady stanovené v této Dohodě. O způsobu provádění této dopravy dohodnou se železniční správy obou smluvních stran.

Se strany československé bude dán souhlas k prodloužení stávající vlečky k nejhodnějšímu místu na státních hranicích u přádelny v Podlesie a poskytnuta k tomu účelu potřebná pomoc. Zároveň bude dán souhlas polské straně ke zřízení mostu přes hraniční potok v tomto místě pro spojení s vlečkou na polském území.

Tento protokol tvoří podstatnou součást Dohody.

Varšava, dne 12. listopadu 1948.

(—) FR. PIŠEK

(—) J. RABANOWSKI



Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 5 marca 1949 r.

L. S.

(—) *Bolesław Bierut*

Prezes Rady Ministrów

(—) *Józef Cyrankiewicz*

Minister Spraw Zagranicznych

(—) *Zygmunt Modzelewski*