

- tym samym szlaku, na którym uskuteczniiony był przewóz pierwotny na wystawę;
- 3) bezpłatny przewóz będzie mógł być dokonany tylko za listami przewozowymi zwyczajnej szybkości;
 - 4) bezpłatny przewóz dopuszczalny jest w razie przedstawienia pierwotnego listu przewozowego, tudzież zaświadczenia Komitetu wystawy o tem, że zwracane eksponaty były rzeczywiście wystawione i nie zostały sprzedane. Dowody powyższe, jako przeznaczone dla instytucji kontrolujących, winny być dołączone do powrotnych listów przewozowych i odbiorcom zwracane nie będą;
 - 5) żądanie zwrotu eksponatów według zasad ulgowych powinno być zgłoszone w przeciągu miesiąca po zamknięciu wystawy.

Warszawa. dn. 12 marca 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. J. Eberhardt

149.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Kolei Żelaznych

o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Art. 1. Między stacjami kolei polskich a stacjami kolei rumuńskich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową na następujących warunkach przewozowych.

I.

Przesyłki mogą być nadawane na wszystkich stacjach polskich kolei państwowych i prywatnych normalnotorowych z wyjątkiem kolei wojskowych do wszystkich stacji rumuńskich kolei państwowych i prywatnych lub naodwrot.

II.

Obowiązywać będą przepisy międzynarodowej konwencji Berneńskiej o bezpośredniej komunikacji towarowej z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkimi dodatkami oraz wspólne postanowienia dodatkowe do tej konwencji (conditions complémentaires uniformes), jednak z następującymi wyjątkami:

1. Do art. 6. a) Do każdej przesyłki ma być dołączony międzynarodowy list przewozowy: na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na rumuńskich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem rumuńsko-francuskim.

Aż do odwołania można jednak używać także międzynarodowych listów przewozowych, wydanych w innym języku, jako też listów przewozowych

wewnętrznych, ważnych w państwie stacji nadawczej; w ostatnim jednak wypadku należy takie listy przewozowe zaopatrzyć w nagłówek w słowa:

„Lettre de voiture internationale“.

Uwagę w liście przewozowym, powołującą się na międzynarodową konwencję, względnie na regulamin ruchu i t. d. ma nadawca skreślić i w jej miejsce wpisać atramentem: do kontraktu o przewozie stosują się postanowienia ustalone dla komunikacji towarowej między Polską i Rumunją.

b) Treść listu przewozowego w Polsce będzie sporządzoną w języku polskim, w Rumunii zaś w języku rumuńskim.

Na granicy kolej przyjmująca dokona tłumaczenia wszystkich danych listu przewozowego.

W tym względzie kolej uważana będzie za mandatarjusza wysyłającego, osobiście zatem odpowiedzialnego, wobec władz celnych za skutki niedokładnego tłumaczenia. Wysyłający może jednak sam sporządzić treść listu przewozowego w obu językach.

c) Postanowienia artykułu 6, ustęp 1 b) nie stosuje się.

Zarządy kolejowe oznaczają drogę dla przewozu i do obliczenia przewoźnego, jak również stacje ocenia i w razie potrzeby stacje rewizji policyjnej. Tymczasowo ustala się następujące graniczne punkty przejściowe:

Woronienka Granica Państwa.

Sniatyn-Zalucze Granica Państwa.

Jasienów Polny Granica Państwa.

Zaleszczyki Granica Państwa.

Przez graniczne punkty przejściowe Jasienów Polny G. P. i Zaleszczyki G. P. dozwala się bezpośrednią komunikację towarową tylko pomiędzy rumuńskimi stacjami a stacjami kolei Delatyn — Kołomyja — Stefanówka i stacjami Wschodnio-Galicyskich kolei lokalnych jak również między stacjami tych dwóch odcinków kolei lokalnej pomiędzy sobą tranzyto przez Stefanówkę—Zaleszczyki.

2. Do art. 7. Koleje nie odpowiadają za straty wynikłe z mylnego wskazania w liście przewozowym stacji przeznaczenia lub z nieuwzględnienia jej zakresu działania i urządzeń przewozowych.

3. Do art. 10. Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego wszelkie zezwolenia wywozu, wwozu lub przewozu tranzytowego odnośnego Państwa, wymagane dla danej przesyłki. Kolej nie jest obowiązana do badania autentyczności tych dokumentów. W razie stwierdzenia braku lub nieprawidłowości tego dokumentu na stacji nadawczej, kolej ma prawo nie przyjąć przesyłki do przewozu. Jeżeli to stwierdzenie nastąpiło na stacji pośredniej lub granicznej, to kolej może przesyłkę zatrzymać i oddać do rozporządzenia nadawcy, który ponosi wynikłe stąd wydatki (oddanie na skład, składowe i t. d.).

4. Do art. 12. a) Należności przewozowe od stacji nadawczej do granicznej linii państwowej polsko-rumuńskiej winien opłacić nadawca zgóry, od tejże linii granicznej zaś do stacji przeznaczenia—odbiorca.

Należności narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje rumuńskie względnie odwrotnie na koleje polskie, ma uiścić dodatkowo nadawca na żądanie stacji nadawczej za odpowiedniemi pokwitowaniem.

Dla zabezpieczenia tych należności może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

b) Przekazanie (cesja) prawa reklamacji nie jest dozwolone.

5. Do art. 13. Zaliczki (w gotowiznie) oraz zaliczenia (powziątki) są niedopuszczalne.

6. Do art. 14. Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

7. Do art. 15. Dodatkowe zlecenia nadawcy są niedopuszczalne z wyjątkiem zlecenia, na podstawie którego zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej.

8. Do art. 12, 26 i 27. Do sądowego lub poza sądowego zgłaszania roszczeń do kolei z tytułu niewypełnienia kontraktu przewozowego uprawniony jest, dopóki nie wykupił listu przewozowego odbiorca, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej.

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

Odstępowanie tych praw jest niedopuszczalne.

9. Do art. 28. Postanowienia tego artykułu nie obowiązują.

10. Do art. 33. Jeżeli przesyłka pośpieszna nie nadejdzie do stacji odbiorczej najpóźniej 45-go a zwyczajna najpóźniej 90-go dnia, licząc od dnia nadania, może ją uprawniony do odszkodowania uważać, bez dalszego dowodu, za zagubioną.

11. Do art. 30, 34 i 37. Odpowiedzialność kolei ogranicza się na razie co do przesyłek wysyłanych do końca 1920 r. w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Rumunji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 1.50 Lei za kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 1.50 marek polskich za kilogram.

12. Do art. 38. Deklaracja w liście przewozowym, że zależy na terminowej dostawie, jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod II są miarodajne na kolejach rumuńskich przepisy przewozowe i taryfy przewidziane dla rumuńskiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś polskich, przepisy przewozowe i taryfy obowiązujące w wewnętrznej komunikacji danego okręgu, w którym leży stacja nadawcza względnie odbiorcza.

Wyjątek stanowią należności uboczne, narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych, które się pobiera na podstawie towarowej taryfy wewnętrznej tego okręgu, w którym leży dana stacja pośrednia lub graniczna.

IV.

Przepisy taryfowe i sposób obliczania należności przewozowych są zawarte w osobnym rozporządzeniu.

Art. 2. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Warszawa, dnia 12 marca 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. J. Eberhardt