

Kontakts

VALDĪBAS VĒSTNESIS

Maksas par "Valdības Vēstnesi":

ar plesūšanu	bez plesūšanas
par:	(sapēmot eksped.) par:
gada	gadu
1 gada	1/2 gada
2 gadi	3 mēn.
3 gadi	1
4 gadi	Par atsevišķu numuru
5 gadi	—,12
6 gadi	—,10

Latvijas valdības iznāk katru dienu, izņemot

Redakcija:

Rīga, pili № 2. Tel. № 20032
Runas stundas no 11—12



oficials laikraksts

svētdienas un svētkudienas

Kantoris un ekspedīcija:

Rīga, pili № 1. Tel. № 20031
Atvērts no pulksten 9—3

Studinājumu maksas:

a) tēlu studinājumi līdz 30 vienālīgām dienām	ls 4.—
par katru tālāku rindīgu	—,15
b) citu iestāžu studinājumi par katru viensēļīgu rindīgu	—,20
c) no privāiem par katru viensl. rindīgu (par obligat. studin.)	—,25
d) par dokumentu pazaudešanu no katras personas	—,80

№ 108 Otrdien, 17. maija 1927. g.

Desmitais gads.

Saeima ir pieņemusi un Valsis Prezidents izsludina šādu likumu:

LIKUMS

par

Latvijas, Socialistisko Padomju Republiku Savienības un Igaunijas dzelzsceļu konvenciju.

1. Ar šo likumu pieņemti un apstiprināti 1925. g. 29. oktobri Rīgā no Latvijas, Socialistisko Padomju Republiku Savienības un Igaunijas valdību pārņemējiem paraksttieji — dzelzsceļu konvencija ar četriem pielikumiem: Nolikumi pasažieru un bagažas pārvadāšanai, nolikumi preču pārvadāšanai un pagaidu nozīmi pie minētiem nolikumiem.

2. Likums stājas spēkā no izsludināšanas dienas.

Līdz ar šo likumu izsludināta konvencija ar četriem pielikumiem un to tulkotāmu latviešu valodā.

3. Saskaņā ar konvencijas 2. pantu, slēdzamos papildu nolīgumus apstiprina ministru kabinets, ja tie noteic attiecības starp dzelzsceļiem un to lietotājiem, un vāksmes ministris, ja tie noteic attiecības tikai starp dzelzsceļiem.

4. Konvencija ar četriem pielikumiem stājas spēkā beigu protokolā rādītā laikā.

Rīga, 1927. g. 17. maijā.

Valsis Prezidents G. Zemgals.

КОНВЕНЦИЯ

между Союзом Советских Социалистических Республик, Латвией и Эстонией о прямом пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении.

Союз Советских Социалистических Республик, Латвия и Эстония, в целях дальнейшего развития и усовершенствования взаимных сношений по путям сообщения, решили заключить настоящую Конвенцию о прямом пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении в отмену таковых же Конвенций, заключенных между сими странами порознь, т. е. между Россией и Эстонией от 15 октября 1920 г., между Россией и Латвией от 26 февраля 1921 г. и между Россией и Эстонией от 28 июля 1921 г.

Для чего назначили своими уполномоченными —

Правительство Союза Советских Социалистических Республик своего Полномочного Представителя в Латвии Алексея Сергеевича Черных

Правительство Латвии Министра Президента и Министра Иностранных дел Гуго Петровича Целмани и Министра Сообщений Ивана Яковлевича Паулака и

Правительство Эстонии своего чрезвычайного посланника полномочного Министра в Латвии Юлиуса Юрьевича Сельямаа.

Означенные уполномоченные, по взаимном предъявлении своих полномочий, признанных составленными в надлежащей форме и в полном порядке, подписали нижеследующий текст конвенции:

I.

Между правительственные железнодорожные дорогами С.С.С.Р., Латвии и Эстонии устанавливается прямое пассажирское и грузовое сообщение под наименованием "Прямое С.С.С.Р. - Латвийско - Эстонское железнодорожное сообщение".

Перевозка пассажиров, багажа и грузов в этом сообщении производится между установленными тарифными станциями Советских, Латвийских и Эстонских железных дорог, включенными в настоящее прямое сообщение.

Перечень станций, между которыми производится прямое пассажирское грузовое сообщение, устанавливается на конференциях представителей соответствующих сторон или на основании предварительных между заинтересованными сторонами соглашений через Управление делами сего сообщения.

Между станциями, соответственно соединенными между собою колеюю одинаковой ширины, пассажирское движение производится по возможности без перегрузки, грузовое движение — без перегрузки.

II.

Взаимные права и обязанности, с одной стороны железнодорожных дорог С.С.С.Р., Латвии и Эстонии и, с другой стороны, — лиц, пользующихся прямым между дорогами сообщением, определяются "Положениями": а) о перевозке пассажиров и багажа, и б) о перевозке грузов в сем сообщении, прилагаемыми к настоящей Конвенции и подлежащими ратификации в каждой из договаривающихся стран.

Подлежат ратификации в том же порядке, как и настоящая Конвенция, и установленные при настоящей Конвенции временные постановления, принимаемые в изменение или в отклонение от норм положений, как по перевозке пассажиров и багажа, так и по перевозке грузов.

Исполнительные постановления, издаваемые в развитие указанных положений и временных постановлений, утверждаются учреждениями ведающими сим сообщением.

III.

Взаимные права и обязанности железнодорожных дорог С.С.С.Р., Латвии и Эстонии, вытекающие из прямого между сими дорогами сообщения, определяются "Соглашением о прямом сообщении", "Соглашением о взаимном пользовании товарными вагонами", "Соглашением о пользовании транзитными путями соседних дорог", "Соглашением о беспересадочных сообщениях" и "Соглашениями, направленными к облегчению и развитию прямых и кратчайших сообщений, подлежащими утверждению правительственных учреждений С.С.С.Р., Латвии и Эстонии, ведающих железнодорожными дорогами.

IV.

Плата за проезд пассажиров, провоз багажа и грузов, а также и прочие сборы, взыскиваются каждойю подлежащею стороною за все протяжение в пределах границ своей страны по тарифам, действующим в местном сообщении в день заключения договора на перевозку, или по тарифам, особо установленным для этого сообщения, наковые, однако, не могут быть ниже ставок тарифов, применяемых в местном сообщении между государственной границей и станцией назначения или отправления.

Под понятием "тарифная плата" подразумевается как плата за провоз, так и всякого рода дополнительные железнодорожные сборы.

V.

Взаимная передача пассажиров, багажа и грузов имеет быть производима на пограничных передаточных станциях, устроенных в возможно близких расстояниях от государственной границы и надлежащим оборудованием, обеспечивающим в техническом отношении возможность примыкающим железным дорогам производить передачу и пересадку пассажиров и передачу вагонов, багажа и грузов взаимно на станциях принимающих железных дорог с тем, чтобы была обеспечена возможность выполнения административных, акцизных и таможенных формальностей.

На основании особых соглашений пересадка и передача могут производиться и на пограничной станции сдающей дороги.

В развитие настоящей статьи соответствующие Управления пограничных железных дорог договаривающихся сторон имеют заключить между собою особые узловые соглашения:

о порядке и условиях движения поездов между пограничными передаточными станциями;

о пользовании железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей передаточного между пограничными станциями движения;

о взаимном пользовании стационарными устройствами передаточных пограничных станций;

о порядке производства передачи пассажиров, багажа и грузов;

о согласовании расписаний пассажирских поездов, имеющих обслуживать прямое пассажирское сообщение, и по прочим вопросам, касающимся движения и вытекающим из условий производства движения через пограничные станции, например: о порядке производства расследований несчастных случаев при движении и т. д.

Упомянутые узловые соглашения подлежат утверждению правительственных учреждений договаривающихся сторон, ведающих железными дорогами.

VI.

При следовании поездов одной из договаривающихся сторон по путям другой из договаривающихся сторон, агенты как паровозной, так и кондукторской бригад, находясь на чужой территории, обязаны исполнить все требования местных правил технической эксплуатации и положения о сигналах, а равно подчиняться всем законным требованиям подлежащей железнодорожной администрации, при этом каждая железнодорожная дорога отвечает за последствия от несчастных случаев, происшедших в ее районе до границы государства. Она имеет бесспорное право регресса к соседней дороге в случае, если происшествие последовало по вине личного состава или вследствие неисправного состояния перевозочных средств соседней дороги, что устанавливается расследованием смешанных комиссий из агентов примыкающих дорог из паритетных началах.

Каждая дорога несет ответственность за служебные действия и упущения своих агентов и рабочих.

При невозможности прийти к соглашению о распределении материальной ответственности на виновные дороги, вопрос вносится заинтересованной стороной на рассмотрение ближайшей конференции представителей сторон настоящего прямого сообщения, причем, если на конференции вопрос не получит разрешения, то конференцией намечается путь дальнейшего действия спорящих сторон на предмет изыскания способа разрешения спорного вопроса путем третьего разбирательства.

VII.

В письменных и телеграфных взаимных сношениях каждая сторона применяет язык своей страны с переводом на язык страны адресата или применяет язык страны адресата.

VIII.

Пользование железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей железнодорожных дорог и перевозка служебной корреспонденции производится бесплатно.

Бесплатный проезд служащих железнодорожных дорог сего сообщения представляется на основании особого соглашения между железнодорожными дорогами.

IX.

Установленные для железнодорожного движения таможенные, акцизные, паспортные и другие законы, а также административные правила, действующие или могущие быть изданными в будущем каждой стороной, соответственно распространяются и на настоящее прямое сообщение.

Примечание 1. От формальностей таможенного досмотра и от оплаты пошлины освобождаются:

- 1) всякого рода подвижной состав, переходящий границы государств, договаривающихся сторон, в порядке выполнения сторонами перевозочных и договорных условий на основании настоящей Конвенции и заключенных в развитие ея соглашений;
- 2) служебный инвентарь в всякого рода необходимые в пути материальные и отдельные запасные части, составляющие принадлежность данного подвижного состава, и
- 3) всякого рода запасные части, высылаемые для ремонта указанного в п. 1 этого примечания подвижного состава, производимого за пределами страны, высылающей эти части, если таковые части следуют отдельно при служебных пересыльных ведомостях.

Примечание 2. Служащим Управлений и линий пограничных железных дорог, а также агентам таможни и администрации, переезды и переходы через границы коих вызываются служебными надобностями, вытекающими из настоящей Конвенции, Положений о перевозках и Временных к ним постановлений, и заключенных странами взаимных соглашений о прямом сообщении и обмене вагонами, допускаются, по взаимному соглашению соответствующих ведомств, в паспортном отношении упрощенный порядок выдачи постоянных разрешений на определенный срок на свободный переезд и переход соответствующей границы без специальных каждый раз виз на въезд и выезд.

X.

По делам прямого сообщения созываются конференции представителей участвующих сторон, и одно из участвующих в сем сообщении Управлений железных дорог или Управление Центрального Органа Железнодорожного ведомства избирается в качестве Управления заведующего делами.

Конференция созывается и функционирует, а Управление делами избирается и действует на основании положения, вырабатываемого на конференциях и утверждаемого в каждой из стран правительственные учреждениями, которые ведают железными дорогами.

XI.

Настоящая Конвенция составляется и подписывается в одном экземпляре на русском языке с приложением переводов на эстонском и латвийском языках. Подлинный текст с переводом сохраняется в архивах Латвийского Правительства.

Каждому из участников будет выдана аутентичная копия подлинного текста и перевода конвенции.

Настоящая Конвенция подлежит ратификации правительством каждой из договаривающихся сторон. Ратификационные грамоты будут сланы на хранение Латвийскому Правительству, о чем будет составлен протокол. Сдача на хранение будет произведена всеми участниками одновременно в Риге не позднее 2 месячного срока со дня подписаний Конвенции.

XII.

Настоящая Конвенция заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 числа второго месяца, следующего за месяцем в течение которого будет составлен протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот.

Сторона, желающая отступить от Конвенции, обязана предупредить о том участников сообщения через Управление делами на шесть месяцев вперед.

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятсот двадцать пятого года.

Подписали: А. Черных.
Jul. Seljamaa.
H. Celmiņš.
J. Pauluks.

Tulkojums.

KONVENCIJA

starp Socialistisko Padomju Republiku Savienību, Latviju un Igauniju par dzelzsceļu tiešu pasažieru un preču satiksmi.

Savstarpēju sakaru pa satiksmes cejiem tālākai attīstīšanai un izveidošanai Socialistisko Padomju Republiku Savienību, Latviju un Igaunija nolēmē noslēgt šo konvenciju par dzelzsceļu tiešu pasažieru un preču satiksmi, atceļot tādas pašas, starp minētām valstīm atsevišķi noslēgtas konvencijas, t. i. starp Krieviju un Igauniju no 1920. g. 17. septembrī, starp Krieviju un Latviju no 1921. g. 26. februāra, un starp Latviju un Igauniju no 1921. g. 28. jūlija kādam nolūkam iecēla par saviem pilnvarotiem:

Socialistisko Padomju Republiku Savienības valdība savu pilnvaroto pārstāvī Latvijā Alekseju Sergeju d. Černich,

Latvijas valdība — ministru prezidentu un āriņu ministri Hugo Pēterē d. Celmiņš un satiksmes ministri Jāni Jēkaba d. Pauļuku, un

Igaunijas valdība — savu ārkārtējo sūtni — pilnvaroto ministri Latvijā Juliusu Jura d. Seljamaa.

Pēc pilnvaru savstarpējas uzrādišanas, kurās atzītas par pienācīgā formā sastādītām un pilnīgā kārtībā esošām, augšminētie pilnvarotie parakstīja sekošo konvencijas tekstu:

I.

Starp S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas dzelzsceļiem tiek nodibināta tieša pasažieru un preču satiksme zem nosaukuma: „S. S. S. R.-Latvijas-Igaunijas dzelzsceļu tiešā satiksme”.

Pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanu minētā satiksme izdara starp šīm tiešā satiksminē iestāgtām un tarifos uzrāditām S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas dzelzsceļu stacijām.

Staciju sarakstu, starp kurām notiek tiešā pasažieru un preču satiksme, sastāda dalību nemošo dzelzsceļu pārstāvju konferencēs vai šīs satiksmes darbvedības pārvalde pēc panāktas starp ieintresētām pusēm iepriekšējas vienošanās.

Starp stacijām, kurās savienotas ar vienāda ceļa platuma līnijām, pasažieru satiksme notiek, pēc iespējas, bez pārsēšanās, preču satiksme — bez pārkāpšanas.

II.

Savstarpējās tiesības un pienākumus starp S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas dzelzsceļiem no vienas puses un personām, kas lieto tiešā satiksme starp šiem dzelzsceļiem no otras puses, noteic šai konvencijai pievienotie „Nolikumi”: a) par pasažieru un bagažas pārvadāšanu; b) par preču pārvadāšanu šīm satiksmei, kuri ratificējami no ligumslēdzēju valstīm.

Tādā pašā kārtībā kā šī konvencija, ratificējami šai konvencijai pievienotie un no ligumslēdzēju pusēm piegādu noteikumi par „Nolikumi” pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanai grozišanu vai citādu nekā minētos „Nolikumos” paredzēto noteikumu piemērošanu.

Minēto „Nolikumu” un pagādu noteikumu papildināšanai izdodamos izpildī noteikumus apstiprina tās valdības iestādes, kuru pārziņā atrodas satiksmes ceļi.

III.

S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas dzelzsceļu savstarpējās tiesības un pienākumus, kuri izriet no tiešās satiksmes starp šiem ceļiem, noteic: „Ligums par tiešā satiksmei”, „Ligums par preču vagonu savstarpēju lietošanu”, „Ligums par kaimiņu ceļu tranzītīm lietošanu”, „Ligums par bezpārēšanās satiksmei” un citi tiešās un iekšējās satiksmes attīstīšanai un atvieglošanai noslēgtie ligumi, kuras apstiprina S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas valdības iestādes, kuru pārziņā atrodas dzelzsceļi.

IV.

Maksu par pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanu, kā arī citus maksājumus, katra attiecīga puse iekāsē par visu ceļa attālumu savas valsts robežas pēc pārvadāšanas liguma slēšanas dienā pastāvošiem iekšējās satiksmes tarifiem, vai pēc ipaši šai satiksmei noteiktiem tarifiem, kuru likmes tomēr nedrīkst būt augstākas par iekšējā satiksmē no valsts robežas līdz gala vai izsūtāmai stacijai piemērojamā tarifu likmēm.

Zem „tarifa maksas” saprotama kā veduma maksi, tā arī visāda veida dzelzsceļu papildī maksājumi.

V.

Savstarpēja pasažieru, bagažas un preču piepemsana un nodošana izdarītais pārējais valsts robežu tuvumā ierīkotās pierobežas stacijās, kurās iekārtuojas tehniskā ziņā tā, lai kaimiņu dzelzsceļiem nodošinātu iespēju pasažieru pārgāšanai un pārsēšanai, kā arī savstarpēju vagonu, bagažas un preču apmaiņu izdarīt ceļa — pārējām stacijām, un kurās būtu nodošināta iespēja izpildīt administrācijas akcīzes un mūtības formalitātes.

Uz ipašu ligumu pamata var pārsēšanai un apmaiņu izdarīt arī ceļa — nodošinātām stacijām.

Šī panta izveidošanai ligumslēdzēju valstu attiecīgām pierobežas dzelzsceļu pārvaldēm jānoslēdz ipaši mezgli ligumi:

par vilcienu kustības kārtību un noteikumiem starp pierobežas stacijām;

par dzelzsceļa telegrafa un telefona lietošanu dienesta vajadzībām pierobežas stacijām;

par pierobežas stacijā iekārtojumu savstarpēju lietošanu;

par pasažieru, bagažas un preču piepemsanai un nodošanai kārtību;

par pasažieru vilcienu sarakstu saskanošanu tiešai pasažieru satiksmei un citiem, uz vilcienu kustību attiecīšiem un no dzelzsceļu kustības caur pierobežas stacijām rietošiem jautājumiem, par piemēru: par notikumu izmeklēšanas kārtību u. t. t.

Minētie mezgli ligumi apstiprināti no liguma slēdzēju valstu attiecīgām iestādēm, kuru pārziņā atrodas dzelzsceļi.

VI.

Kādas ligumslēdzējas puses vilcieniem kustoties pa citas ligumslēdzējas puses dzelzsceļiem, lokomotīvu un konduktoru brigādu personālam, atrodoties sēvē teritorijā, jāizpilda visi vietējie tehniskie ekspluatācijas noteikumi un noteikumi par signāliem, kā arī jāizpilda visas attiecīgās dzelzsceļu administrācijas likumīgās prasības. Katrs dzelzsceļš ir atbildīgs par tā rajonā līdz valsts robežām notikušo nelaimes gadījumu sekām. Šādam dzelzsceļam ir neapstrīdama regresa tiesība attiecībā pret kaimiņu dzelzsceļu, ja nelaimes gadījums noticis kaimiņa ceļa personala vāras dēļ, vai viņa pārvadāšanas līdzekļu nekārtīga stāvokļa dēļ, kas konstatējams, izmeklējot gadījumu no kaimiņu dzelzsceļu agentu jauktām komisijām uz parītates pamata.

Katrs dzelzsceļš atbildīgs par savu agentu un strādnieku dienesta rīcību un uzaidīšanu.

Ja nav iespējams panākt vienošanos par materialās atbildības sadalīšanu starp vairīgiem dzelzsceļiem, tad ieinteresētā puse ienes jautājumu šis tiesības satiksmes dzelzsceļu pārstāvju tuvākās konferences izlešanai, pie kam, ja konference jautājumu neizšķir, tad tai jānorāda strīdigām pusēm lietas tālākvīzīšanas veids, lai panāktu strīdīgu jautājuma izšķiršanu šķirēties ceļā.

VII.

Savstarpējās rakstiskās vai telegrafiskās sazināšanās Katra puse lieto savas valsts valodu, ar tulkojumu adresētu valsts valodā, vai lieto adresātu valsts valodu.

VIII.

Dzelzsceļu telegrafa un telefonu lietošana dzelzsceļu dienesta vajadzībām, kā arī dienesta korespondences pārvadāšana notiek par brīvu.

Šīs satiksmes dzelzsceļu darbinieku bezmaksas braukšanu pa dzelzsceļiem dzelzsceļi atlauj uz ipašas savstarpējas vienošanās pamata.

IX.

Ar dzelzsceļu kustību saistītie muitas, akcizes, pasu un citi likumi, kā arī administratīvie noteikumi, kuri jau ir spēkā, vai kuģus ligumslēdzējas puses izdotu nākamībā, attiecināmi arī uz šo tiešo satiksmi.

Piezīme 1. No muitas formalitātēm un muitas nodokļiem ir atsvabināti:

1) visāda veida ritošais sastāvs, kurš pāriet liguma slēdzēju valstu robežas šīm konvencijā un tās papildinošos ligumos paredzēto tiešās satiksmes pārvadājumu izpildīšanai;

2) šī ritošā sastāva dienesta inventars un visāda veida ceļā nepieciešami materiāli un atsevišķas rezerves daļas;

3) visāda veida rezerves daļas, kuras pārsūta šīs piezīmes 1. punktā minētā ritošā sastāva remontam ārpus tās valsts robežām, kura šīs daļas irzūta, ja pēdējās pārvadā pie dienesta sūtījumu pārvadāšanas ziņām.

Piezīme 2. Pierobežas dzelzsceļu pārvalžu un līnijas darbiniekiem, kā arī muitas un administratīvās ierēdņiem, kuriem nepieciešams pārbraukt vai pāriet pār robežu izpildot dienesta pienākumus, kādus tiem uzliek šī konvencija, nolikumi par pārvadāšanu un pagaidu noteikumi pie pēdējiem, kā arī starp ligumslēdzēju valstīm noslēgtie ligumi par tiešā satiksmi un vagonu apmaiņu, ir atlauts uz attiecīgu resoru savstarpējas vienošanās pamata, piemērot pasu ziņā atvieglošu kārtību, izdodot tiem pastāvīgas atlaujas uz noteiktu laiku brīvai pārbraukšanai un pārejai pār robežu bez speciālām vizām iebraukšanai un izbraukšanai katram gadījumam.

X.

Tiesības satiksmes lietās, sasaukamas satiksmē dalību nemošo dzelzsceļu pārstāvju konferences. Viena no dalību nemošām dzelzsceļu pārvaldēm vai arī dzelzsceļu resora centralā pārvalde — ievēlama par darbvedības pārvaldi.

Konferenču sasaukšanas kārtību un to darbību, kā arī darbvedības pārvaldes ievēlesanas kārtību un tās uzdevumus noteic ipaši konferences izstrādāti nolikumi, kuras apstiprina katrā valstī attiecīgās valdības iestādes, kuru pārziņā atrodas dzelzsceļi.

XI.

Šo konvenciju sastāda un paraksta vienā eksemplārā krievu valodā, pievienojot tulkojumus latviešu un igauņu valodās. Originals ar tulkojumu glabājās Latvijas valdības arkivā. Katrs dalībnieks saņem apliecinātu norakstu no konvencijas teksta un tulkojuma.

Šī konvencija ratificējama no katras ligumslēdzējas valsts valdības. Ratifikācijas grāmatas jānodod Latvijas valdībai glabāšanai, par ko sastādams protokols. Visi dalībnieki nodašanu glabāšanai izdara kopīgi Rīgā ne vēlāk kā pēc 2 mēnešiem, skaitot no konvencijas parakšanas dienas.

XII.

Šī konvencija noslēgta uz nenoteiktu laiku un stājas spēkā otrs mēneša pirmā datumā, kas seko mēnesim, kura šī konvencija apstiprināta no visām šīm tiešā satiksmes dalību nemošām pusēm.

Ligumslēdzēja pusei, kura vēlas no konvencijas atkāpties, jāpazīsto par to darbvedības pārvaldi pārējiem satiksmes dalībniekiem seši mēneši iepriekš.

Rīgā, 1925. g. 29. oktobri.

A. Černich.
Jul. Seljamaa.
H. Celmiņš.
J. Pauluks.

ПОЛОЖЕНИЕ

о перевозке пассажиров и багажа в прямом сообщении железных дорог С.С.С.Р., Латвии и Эстонии.

Раздел I.

Предмет и объем действия Положения

Ст. 1.

Железные дороги и перевозки, на которые распространяется настоящее Положение.

§ 1. Настоящее Положение применяется ко всем перевозкам пассажиров и багажа на основании международных перевозочных документов для следования по территории, по крайней мере, двух из договаривающихся сторон.

§ 2. Настоящее Положение не применяется:

- 1) к перевозкам, станции отправления и назначения конеч которых находятся в одной и той же стране и которые проходят территорию другой страны только транзитом;
- a) если транзитный участок эксплуатируется железной дорогой страны отправления;
- b) если транзитная линия не эксплуатируется железной дорогой страны отправления, но заинтересованные дороги заключили особые соглашения, по которым эти перевозки не должны рассматриваться, как международные.

2) Перевозки между станциями двух соседних стран, если они выполняются на всем протяжении железными дорогами одной из этих стран и если к этому со стороны другой из участвующих в перевозке стран препятствий не встречается.

§ 3. Тарифы определяют сообщения, в которых выдаются международные пассажирские билеты и багажные квитанции.

Ст. 2.

Участие в перевозке других, кроме железных дорог, предпринятий.

§ 1. Кроме железных дорог, могут быть включены в прямое сообщение под ответственностью одной из договаривающихся стран регулярно действующие автомобильные и судоходные линии, являющиеся продолжением железнодорожного сообщения по выполнению международных перевозок.

§ 2. На владеющие этими сообщениями предприятия распространяются все права и обязанности, которые по настоящему Положению предвидены для железных дорог, за исключением тех отклонений, которые зависят от способа выполнения перевозки. Эти отклонения, однако, не могут противоречить правилам ответственности, установленным настоящим Положением.

§ 3. Всякая страна, которая пожелает включить в прямое сообщение указанные в § 1 линии, должна озабочиться, чтобы означенные в § 2 отклонения были опубликованы тем же порядком, как и тарифы.

Ст. 3.

Примыкающие перевозки.

§ 1. Положение применяется также к перевозке пассажиров и их багажа со станции, не включенной в международное сообщение, на тарифную станцию одной и той же страны и оттуда на станцию назначения, состоящую в таковом сообщении, будь это при одном билете или багажной квитанции международного сообщения, в котором тарифные ставки прямого и примыкающего сообщения сложены вместе, или же при двух дополнительных друг друга билетах. В случае, если выдаются два билета, на втором должна быть указана станция первоначального отправления.

§ 2. Железные дороги определяют, в какой мере и при каких условиях такая примыкающая перевозка, по отношению к определенным станциям, может быть допущена. Эти станции вносятся в особый список и сообщаются другим заинтересованным дорогам.

Ст. 4.

Обязанность совершения перевозок для железных дорог.

При наличии международного тарифа или примыкающих перевозок, предусмотренных в статье 3, в перевозке не может быть отказано, если:

- a) пассажир подчиняется установлениям настоящего Положения;
- b) перевозка возможна при обычных перевозочных средствах;
- c) перевозка не воспрещена ни в одной из участвующих стран в силу распоряжений властей, или в целях сохранения общественного порядка;
- d) выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которых дорога не в состоянии избежать, или устранение которых не зависит от железной дороги.

Раздел II.

Договор перевозки.

Глава первая.

Ст. 5.

Перевозка пассажиров.

§ 1. С самого начала поездки, пассажир должен быть снабжен билетом. В этом отношении тарифы могут предвидеть и исключения.

§ 2. Пассажир обязан сохранять билет в продолжении всей поездки. Он обязан его предъявлять по требованию всем имеющим право контроля агентам в конце поездки.

Ст. 6.

Билеты.

§ 1. Проездные билеты, выданные на основании настоящего Положения международной перевозки, должны быть снабжены знаком **Ф**.

§ 2. Билеты должны заключать следующие сведения:

- a) название станции отправления и станции назначения;
- b) путь следования; если допускается применение разных направлений или средств передвижения, то эти обстоятельства должны быть указаны;
- c) род поезда и класс вагона;
- d) стоимость перевозки;
- e) день начала срока годности билета;
- f) срок годности.

§ 3. Тарифы или соглашения между железными дорогами определяют, на которых билеты должны быть заполнены и напечатаны, равно как и форму и содержание.

§ 4. Билеты в форме книжек с контрольными листами, равно как и комбинированные билеты считаются по настоящему Положению за купонные билеты.

Билеты, объединенные в купонную книжку официальным бюро путешествий или частными агентурами, являются, каждый в отдельности, перевозочным документом подчиняясь в каждом отдельном случае внутренним постановлениям соответствующей страны, или постановлениям настоящего Положения.

§ 5. Билет может передаваться только в том случае, если он не именной и если поездка еще не началась. Исключения предусматриваются тарифом.

Спекуляция и перепродажа билетов по ценам, не соответствующим тарифным, в каждой отдельной стране подчиняется действиям законов и правил этой страны.

Ст. 7.

Льготный проезд детей.

§ 1. Дети в возрасте не старше четырех лет, если они не занимают особое место, перевозятся бесплатно, без билета.

§ 2. Дети старше четырех лет, но не старше десятилетнего возраста, или моложе четырех лет, если они занимают особое место, перевозятся по пониженным ценам, которые, однако, не должны превышать половину стоимости билета для взрослых.

Это понижение не обязательно по отношению к таким билетам, которые сравнительно с нормальным тарифом, уже понижены.

Ст. 8.

Срок годности билетов.

§ 1. Срок годности билетов устанавливается тарифами.

§ 2. Наименьший срок годности билетов должен быть следующий: Для обычных билетов:

на каждые, хотя и неполные 150 км. 1 сутки.

Для билетов туда и обратно:

на расстояние до или равные 50 км. 2 суток.

от 51 до 100 км. 3 суток.

на каждые следующие 100 км. 1 сутки.

§ 3. Специальные удешевленные билеты могут иметь и иной срок годности.

Ст. 9.

Распределение и предварительный заказ мест.

§ 1. Порядок распределения мест устанавливается согласно правилам, действующим на каждой отдельной железной дороге.

§ 2. Тарифы или расписания поездов определяют, допускается ли, а если допускается, то при каких условиях, предварительный заказ мест в определенных поездах.

Ст. 10.

Остановка на промежуточных станциях.

Тарифы определяют, имеет ли пассажир право, а если имеет, то на каких условиях, останавливаться в течение срока годности билета на промежуточных станциях.

Ст. 11.

Перемена класса или поезда.

В пределах указанных в тарифе условий, пассажир, предварительно уплатив предусмотренные дополнительные взносы, имеет право занять место в вагоне высшего класса, или перейти в поезд высшей категории, чем это указано в его билете.

Ст. 12.

Безбилетный пассажир.

Пассажир обязан, если он не предъявляет годного для проезда билета, помимо оплаты стоимости проезда за пройденный им путь, уплатить штраф, независимо уголовной ответственности. Размер штрафа определяется правилами железной дороги, в пределах которой потребовалось предъявление билета, а в случае отсутствия соответствующих правил, штраф взимается в размере стоимости билета за все расстояние, которое пассажир проехал.

Ст. 13.

Лица, проезд которых не допускается, или допускается на особых условиях.

§ 1. Не могут быть допущены в поезд, или могут быть из него удалены во время следования:

а) лица в состоянии опьянения, которые непристойно себя ведут, или которые не соблюдают законов и постановлений; эти лица не имеют права ни на возвращение платы за проездной билет, ни за перевозку багажа;

б) лица, которые, — вследствие болезни или по другим причинам, очевидно могут стеснить других пассажиров, если для них уже предварительно не занято особое отделение вагона, или такое не может быть предоставлено в их распоряжение за плату. Однако, те лица, которые заболеют в пути, должны быть доставлены, по крайней мере, до первой станции, на которой им может быть оказана необходимая помощь. Стоимость проезда и плата за перевозку багажа, за вычетом платы за расстояние, которое такой пассажир уже проехал, возвращается ему.

§ 2. Перевозка лиц, страдающих заразными болезнями регулируется международными соглашениями, а в случае отсутствия таковых, соответствующими постановлениями в каждой стране.

Ст. 14.

Предметы, перевозка которых в пассажирских вагонах не допускается.

§ 1. Не допускаются к перевозке в пассажирских вагонах в качестве ручной клади опасные предметы, как-то: заряженное оружие, взрывчатые, легко воспламеняющиеся и едкие вещества, равно как и предметы, могущие причинить пассажирам неудобство или стеснение. Однако пассажиры, которым присвоено ношение огнестрельного оружия по их должности, равно как и охотники и стрелки могут брать с собою необходимые огнестрельные припасы в количестве, отнюдь не превышающем минимальных весовых норм, установленных правилами данной территории. Страже, сопровождающей арестованных в отдельном вагоне или в особом отделении, разрешается иметь при себе заряженное огнестрельное оружие.

§ 2. Агенты железной дороги имеют право проверить в присутствии пассажира содержание его ручной клади, находящейся в вагоне, если возникает серьезное подозрение в нарушении § 1.

§ 3. Лицо, нарушившее настоящие постановления по § 1, ответственно за всякий ущерб, возникший из такого нарушения и, кроме того, подвергается наказаниям, предусмотренным законами и правилами.

Ст. 15.

Перевозка в пассажирских вагонах ручной клади и животных.

§ 1. Пассажиры имеют право перевозить при себе в вагонах бесплатно легко переносимые предметы (ручной кладь), поскольку это не противоречит административным распоряжениям таможенных, акцизных, налоговых, полицейских или других административных властей и поскольку эти вещи не портят вагона. Для помещения ручной клади каждый пассажир может пользоваться только местом, расположенным над и под его сиденьем; тарифами могут быть предусмотрены иные ограничения.

§ 2. Брать с собою в вагон живых животных не разрешается. Собачки или другие мелкие домашние животные могут быть допущены в вагон, если административными предписаниями соответствующих отдельных стран это не возбраняется и если никто из пассажиров против этого не протестует.

Тарифы и расписания поездов могут разрешать или запрещать перевозку животных в определенных вагонах или поездах.

Тарифы определяют, должна ли и за каких животных взиматься провозная плата.

§ 3. Наблюдение за сохранностью ручной клади и за животными лежит на обязанности самого пассажира.

Ст. 16.

Опоздание поездов. Опоздание к согласованному поезду. Отмена поездов.

Если вследствие опоздания поезда пассажир опоздал на другой согласованный поезд, или если поезд отменен на всем протяжении или на части его и если пассажир изъявил желание продолжать свой путь, то железная дорога обязана, по мере возможности, отправить его вместе с багажем и без доплаты с одним из поездов, следующих по тому же назначению, и по тому же или другому направлению той же самой дороги, чтобы дать возможность пассажиру прибыть по назначению с наименьшим опозданием. Начальник станции обязан, если это явится необходимым, заверить на билете опоздание на согласованный поезд или отмену поезда, продлить, в случае необходимости, срок годности билета, равно как и сделать отметку о его годности в новом направлении, высшем классе или в поезде с более высокой проездной платой. Тем не менее железная дорога вправе воспретить пользоваться в таких случаях определенными поездами, путем указания этого в тарифе или расписании поездов.

Глава II. Перевозка багажа.

Ст. 17.

Понятие багажа. Предметы, не допускаемые к перевозке в качестве багажа.

§ 1. Под понятием багажа разумеются только предметы, предназначенные для личных нужд пассажира во время его путешествия, уложенные в сумки, чемоданы, корзины, саквояжи, коробки для шляп или в другие подобные упаковки.

§ 2. Кроме того принимаются к перевозке багажем, при условии, если это служит нуждам пассажира:

- a) переносные кресла и коляски для больных;
- b) детские коляски;
- c) пакеты с образцами товаров;
- d) переносимые музыкальные инструменты в ящиках, футлярах или в другой упаковке;
- e) предметы для артистических представлений, поскольку их содержимое, объем и вес позволяют скоро нагрузить и поместить в багажный вагон;
- f) измерительные приборы, длиною не более 4-х метров, и ручной рабочий инструмент;
- g) велосипеды и одноместные мотоциклеты, при условии, чтобы были удалены все принадлежности и чтобы резервуары горючего материала были снабжены спускным краном и были совершенно опорожнены; также одно- или двухместные сани, лыжи и паруса для конькобежцев.

§ 3. Другие предметы не предназначенные для личных нужд пассажиров, а равно запертые в прочные клетки животные могут быть приняты к перевозке багажом, если это допускается тарифами.

§ 4. Не допускаются к перевозке багажем предметы, которые на основании Положения о перевозке грузов железными дорогами исключены из перевозки или допущены к перевозке лишь на особых условиях.

Ст. 18.

Ответственность пассажира за его багаж. Штрафы.

§ 1. Держатель багажной квитанции обязан соблюдать правила, указанные в ст. 17 и несет ответственность за последствия их несоблюдения.

§ 2. Если железная дорога имеет основание предполагать наличие злопотреблений, то она имеет право проверить соответствует ли содержимое багажа требованиям правил. Держатель багажной квитанции приглашается присутствовать при осмотре. Если он не явится или его нет налицо, то при отсутствии в стране, где производится проверка, иных законов или правил, проверка производится в присутствии двух, посторонних к железной дороге, свидетелей. Если обнаружится злоупотребление, то издержки по осмотру несет держатель багажной квитанции.

§ 3. В случае нарушения правил § 4 ст. 17 держатель багажной квитанции обязан уплатить штраф, кроме разницы в провозной плате и кроме возмещения убытков, если таковые имели место, и независимо сего подвергается уголовной ответственности.

Штраф должен быть уплачен в размере 15 франков за каждый килограмм веса брутто, но не менее 30 франков за каждую отправку, если сданы к перевозке предметы, не допущенные к перевозке или перечисленные в I и II классах приложения I к Положению о перевозке грузов, и в размере 5 франков, но не менее 10 франков за отправку во всех остальных случаях.

Если правила действующие на внутренних путях сообщения страны, где раскрыто злоупотребление, предусматривают штраф в меньшем размере, то применяется этот последний.

Ст. 19.

Упаковка и состояние багажа.

§ 1. В приеме багажа в недостаточной или недостаточно надежной упаковке может быть отказано. Если, однако, такие багажные места к перевозке приняты, то железная дорога вправе сделать отметку в багажной квитанции об их состоянии.

§ 2. Багажные места должны быть снабжены достаточно ясными обозначениями имени и адреса пассажира, и станции назначения. Багажные места без этих указаний могут быть неприняты к перевозке.

§ 3. Старые ярлыки, адреса и другие надписи, относящиеся к прежним отправкам, должны быть удалены пассажиром.

Ст. 20.

Прием багажа. Багажная квитанция.

§ 1. Прием багажа производится только по предъявлении проездных билетов, действительных, по крайней мере, до станции назначения багажа. Тарифы определяют, можно ли, и при каких условиях, принимать багаж к перевозке без предъявления проездного билета.

§ 2. При приеме багажа пассажирам выдается багажная квитанция.

§ 3. В остальном формальности приема багажа определяются существующими на станции отправления правилами.

§ 4. Багажные квитанции для международных перевозок выдаются из бланков образца, указанного в приложении I к настоящему Положению.

§ 5. Багажные квитанции должны содержать следующие сведения:

- a) наименование станции отправления и станции назначения;
- b) путь следования;
- c) день предъявления к перевозке и поезд, на который сдан багаж;
- d) число предъявленных проездных билетов (за исключением случаев, указанных в § 1 абзац 2);
- e) число и вес багажных мест;
- f) провозную плату и прочие сборы;
- g) обозначение прописью размера вознаграждения за неисправную доставку багажа, если такое вознаграждение было объявлено согласно ст. 35.

§ 6. Тарифы или соглашения между железными дорогами определяются на каком языке багажные квитанции должны печататься и заполняться.

Ст. 21.

Выдача багажа.

§ 1. Багаж выдается взамен багажной квитанции. Железная дорога не обязана проверять, имеет ли держатель квитанции право на получение багажа.

§ 2. Держатель багажной квитанции, по приходе поезда, на который был сдан багаж, имеет право потребовать в кантоне станции назначения выдачи багажа немедленно по истечении срока потребного для выгрузки и, подлежащих случаях для совершения необходимых таможенных, налоговых, акцизных и других административных формальностей.

§ 3. При отсутствии багажной квитанции, железная дорога выдает багаж пассажирам только в том случае, если лицо требующее багаж, доказало свое право на него; если эти доказательства будут признаны недостаточными, то железная дорога может потребовать залог.

§ 4. Багаж выдается на станции назначения. Однако, по своему времени требованию держателя багажной квитанции, если обстоятельства это позволяют и если таможенные, налоговые, акцизные, полицейские или другие административные предписания этому не препятствуют, багаж может быть выдан обратно на станции отправления или выдан на одной из промежуточных станций, в обмен на багажную квитанцию и кроме того, если это требует тариф, по предъявлении проездного билета.

§ 5. Держатель багажной квитанции, которому багаж не был выдан, на условиях указанных в § 2 настоящей статьи, имеет право требовать отметки на багажной квитанции дни и часа, когда он потребовал выдачу багажа.

§ 6. В остальных случаях выдача багажа подчинена правилам, существующим на железной дороге выдачи багажа.

Глава III.

Общие правила перевозки пассажиров и багажа.

Ст. 22.

Поезда. Расписание поездов. Выписки из тарифов.

§ 1. Перевозка производится в постоянных, предусмотренных в расписаниях поездах, и в поездах, отправляемых только по мере надобности.

§ 2. Железные дороги обязаны своевременно вывешивать на станциях расписание поездов своих линий. В расписаниях должны быть указаны род поездов, классы вагонов, время отправления поездов, время прибытия на более значительные промежуточные станции и на конечную станцию, равно как и главнейшие согласованные поезда.

Расписания поездов, потерявшие силу, должны быть немедленно удалены.

§ 3. На каждой станции, открытой для международного сообщения, пассажиры должны иметь возможность получить справки о тарифах, или выписки из тарифов, указывающие цены погодаваемых станцией билетов в международном сообщении и соответствующие ставки за провоз багажа.

Ст. 23.

Основание для исчисления провозной платы. Тарифы.

§ 1. Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются на основании законодействующих и надлежаще опубликованных в каждой стране тарифов. Эти тарифы должны содержать все потребные для исчисления провозной платы и дополнительных сборов сведения, а также, в надлежащих случаях, условия учреждения курсовых расчетов по различным валютам.

§ 2. Тарифы должны содержать все особые условия для перевозки.

Тарифы должны применяться ко всем одинаковым образом и действительны постольку, поскольку они не противоречат настоящему Положению. В противном случае они недействительны.

Прямые международные тарифы и изменения по таким вступают в силу со дня, указанного при их объявлении. В случае повышения тарифа или введения иных более обременительных условий перевозки, оповещение об этом должно последовать по меньшей мере за 8 дней до срока вступления их в силу.

Если при отсутствии прямого тарифа в международном сообщении, выдаются проездные билеты или багажные квитанции, и если какаянибудь железная дорога вносит изменения в своем тарифе, то применение этого измененного тарифа другими железными дорогами не может быть потребовано от них раньше 8 дней, считая со дня получения ими извещения.

Тарифы, введенные только на известный срок, теряют свою силу по истечении того срока.

Ст. 24.

Запрещение частных соглашений.

Уменьшение платы за проезд против тарифов, воспрещается и считается не имеющим законной силы.

Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим рядом опубликованы и при одинаковых условиях доступны всем в равной степени, а также понижения, предоставляемые для потребностей железнодорожной службы, общественных, благотворительных и научных целей.

Ст. 25.

Таможенные, налоговые, акцизные, полицейские и другие административные обрядности.

Пассажир обязан подчиниться предписаниям таможенных, налоговых, акцизных, полицейских и других административных властей как по отношению к нему лично, так и по отношению к осмотру его багажа и ручной клади. Этот осмотр должен производиться в его присутствии, за исключением случаев, предусмотренных правилами. Железная дорога не несет никакой ответственности по отношению к пассажиру, если он не выполняет этих лежащих на нем обязанностей.

Ст. 26.

Возвращение уплаченных сумм.

§ 1. Если билет не использован, то уплаченная за него сумма, за вычетом, указанными в §§ 3 и 4 может быть потребована обратно.
 § 2. Если вследствие смерти пассажира, близких его или иного несчастного с ним случая или иных подобных исключительных обстоятельств билет использован пассажиром только частично, то за удержаниями предусмотрены в §§ 3 и 4 разница между уплаченной суммой за все расстояние и платой за путь, который пассажир уже проехал, исчисленной по нормальному тарифу, возвращается.

§ 3. Не возвращаются сборы налогового характера, дополнительная плата за плацкартные места, заготовительная стоимость билетов в форме чеков и комиссионные за продажу билетов.

§ 4. Из возвращаемой суммы вычитывается сбор в размере 10%, но не менее 0,50 франков и не более 3 франков за билет и стоимость пересылки, если последний имел место.

Эти удержания не производятся в том случае, если неиспользованный билет возвращен выдавшей его кассе в тот же день.

§ 5. Если вследствие пропуска согласованного поезда, вызванного опозданием или отменой поезда или перерывом движения, пассажир не мог продолжить путь по расписанию и отказался от дальнейшего следования, то он имеет право требовать применение правила § 2 без удержаний, предусмотренных § 4.

§ 6. Возвращение платы по билетам пониженного тарифа допускается только в случаях и размерах указанных в § 5. Детские билеты, выданные согласно первого абзаца § 2 ст. 7, по смыслу настоящего параграфа не считаются билетами пониженного тарифа.

§ 7. За утерянные билеты платы не возвращаются.

§ 8. Если багаж взят обратно прежде чем он отправлен со станции отправления, то может быть потребовано возвращение провозной платы.

Если багаж взят на одной из промежуточных станций, то провозная плата возвращается только в случаях и размерах, указанных выше в §§ 2 и 5.

В обоих случаях сбор в 0,50 франк за каждую багажную квитанцию, а в подлежащих случаях и сборы налогового характера удерживаются из возвращаемой суммы.

§ 9. Тарифы могут иметь и иные постановления, поскольку они не являются более тяжелыми условиями для пассажиров.

§ 10. Все требования о возвращении платы на основании §§ 1, 2, 5, 6 и 8 считаются погашенными, если они не предъявлены к железной дороге в течение 6 месяцев со дня истечения срока годности билета.

§ 11. В случае неправильного применения тарифа или ошибки в исчислении провозной платы и прочих сборов, перебор или недобор должны быть возмещены.

§ 12. Если железная дорога установит факт перебора, в размере свыше 0,50 франков по каждому билету или багажной квитанции, она сама должна по возможности осведомить об этом заинтересованное лицо и в возможно кратчайший срок учинить расчет.

§ 13. Во всех прочих случаях, не предвиденных настоящей статьей и при отсутствии особых соглашений между дорогами, применяются существующие внутренние постановления.

Ст. 27.

Споры.

Споры между пассажирами или пассажиров с агентами дороги первоначально разрешаются на станциях — начальниками станций, а в пути начальником поезда.

Раздел III.

Ответственность железных дорог. Иски.

Глава первая.

Ответственность.

Ст. 28.

Ответственность за перевозку пассажиров, ручной клади и животных.

§ 1. Ответственность железной дороги за смерть пассажира или за увечья, возникшие вследствие происшествий с поездом, или за убытки, причиненные опозданием поезда, его отменой или опозданием к согласованному поезду, определяется законами и правилами страны, в которой произошло несчастье. Последующие статьи настоящего раздела в этих случаях не применяются.

§ 2. Железная дорога отвечает за ручную кладь и животных, наблюденные за коими, согласно § 3, статьи 15 лежит на самом пассажире, только в том случае, если убытки причинены по вине дороги.

§ 3. Солидарная ответственность железных дорог в этом случае не имеет места.

Ст. 29.

Солидарная ответственность железных дорог за багаж.

§ 1. Железная дорога, принявшая багаж к перевозке и выдавшая международную багажную квитанцию, отвечает за выполнение перевозки на всем пути следования до выдачи багажа получателю.

§ 2. Каждая последующая железная дорога, принимая багаж к дальнейшей перевозке, вступает тем самым в соответствующий договор перевозки и принимает на себя вытекающие из него обстоятельства, независимо от указаний § 2 ст. 42 касающихся дороги назначения.

Ст. 30.

Пределы ответственности.

§ 1. Железная дорога ответственна в пределах установленных этой главой условий за убыток, возникший вследствие утраты полной или частичной багажа или вследствие повреждения багажа с момента принятия его к перевозке до выдачи, или вследствие нарушения сроков доставки.

§ 2. С нее слагается эта ответственность в случае полной или частичной утраты или повреждения багажа, если она докажет, что убыток произошел по вине самого пассажира, или вследствие недостатков, свойственных самому багажу, или вследствие непреодолимой силы.

Она не отвечает также за ущерб, возникший вследствие особых свойств самого багажа и недостатков упаковки, или в том случае, когда предметы, переданные к перевозке, были тем не менее сданы к перевозке в качестве багажа.

Если по обстоятельствам дела видно, что ущерб мог произойти от опасности зависящей либо от особых свойств самого багажа либо от факта сдачи предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, то считается, что ущерб произошел от одной из этих причин, пока лицо, имеющее право распоряжения багажем, не докажет противное.

§ 3. С нее слагается ответственность за убытки, возникшие вследствие просрочки в доставке багажа, если она докажет, что просрочка произошла в результате обстоятельств, которых железная дорога не могла избежать и устраниenie которых от нее не зависело.

Ст. 31.

Размер вознаграждения при полной или частичной утрате багажа.

Если на основании настоящего Положения на железной дороге лежит обязанность возмещения за полную или частичную утрату багажа, то требование может быть заявлено:

а) если размер убытка доказан — в сумме равной доказанной, однако, не выше 20 франков за каждый недостающий килограмм веса брутто;

б) если размер убытка не доказан — по 10 франков за каждый недостающий килограмм веса брутто.

Кроме того возвращаются провозные платежи, таможенные и другие сборы, уплаченные за утерянный багаж при отправлении, без возмещения других убытков, с соблюдением изъятия, предусмотренных дальнейшими ст. 35 и 36.

Ст. 32.

Предположение багажа утраченным. Обнаружение утраченного багажа.

§ 1. Багажные места не выданные в течение 14 суток со дня востребования, считаются утраченными.

§ 2. Если багажное место, признанное утраченным, будет найдено в течение года, со дня предъявления требования о выдаче, то железная дорога обязана известить об этом владельца, если его местожительство известно или может быть установлено.

§ 3. В течение 30 дней со времени извещения лица, имеющего на то право, может требовать, чтобы этот багаж был выдан ему безвозмездно, по его выбору или на станции назначения или на станции отправления, с возвращением дороге полученного им вознаграждения, с сохранением всех прав на вознаграждение за просрочку, предусмотренное ст. 34 и, в подлежащих случаях, — предусмотренное § 3 ст. 35.

§ 4. Если найденное багажное место не будет востребовано в течение предусмотренного выше § 3 тридцати дневного срока или если это багажное место будет обнаружено позже чем через год по его востребованию, то железная дорога поступает с ним согласно законов и правил своей страны.

Ст. 33.

Размер вознаграждения при повреждении багажа.

В случае повреждения багажа, железная дорога должна уплатить стоимость этого повреждения без уплаты других убытков, за исключением случаев, предусмотренных ст. 35 и 36.

Однако, вознаграждение не должно превышать:

а) если вся отправка от повреждения обесценена, — суммы, которая причиталась бы за полную утрату этой отправки;

б) если вследствие повреждения обесценена только часть багажа — суммы которая причиталась бы за полную утрату этой обесцененной части.

Ст. 34.

Размеры вознаграждения за несвоевременную выдачу багажа.

§ 1. В случае несвоевременной выдачи багажа, если пассажир не докажет, что этим причинен ему ущерб, железная дорога обязана уплатить вознаграждение в размере 10 сантимов за каждый килограмм веса брутто, за каждые 24 часа, считая со времени поступления требования о выдаче, но не более, как за 14 суток.

§ 2. Если пассажир докажет, что несвоевременной выдачей багажа ему причинен убыток, то за эти убытки уплачивается вознаграждение, размеры которого не могут, однако, превосходить 4-х кратного вознаграждения, предусмотренного в § 1 настоящей статьи.

§ 3. В случае уплаты вознаграждения за полную утрату багажа, вознаграждение, предусмотренное §§ 1 и 2 настоящей статьи, не причитается. При частичной утрате багажа, такое вознаграждение, если просрочка имела место, подлежит уплате за неутраченную часть багажа.

При повреждении багажа вознаграждение за просрочку, если таковая имела место, прибавляется к вознаграждению, предусмотренному в ст. 33.

Ст. 35.

Суммы вознаграждения за неисправную доставку багажа.

§ 1. По всякой отправке багажа может быть объявлена сумма вознаграждения за неисправную доставку багажа, путем надписи на багажной квитанции.

Если в тарифе не встречается противоречий, размер суммы вознаграждения за неисправную доставку должен быть указан в валюте страны отправления.

§ 2. За объявление суммы вознаграждения взимается дополнительный сбор в размере 0,025% с объявленной суммы с каждого начатых 10 километров прохождения.

Тарифами означенная ставка может быть уменьшена и может быть установлена минимальная ставка.

§ 3. Если при отправлении багажа объявлена сумма вознаграждения, то, в случаях нарушения сроков доставки, может быть предъявлено требование:

а) если не будет доказано, что убыток произошел от неисправной доставки, в пределах размеров объявленной суммы, уплачивается вознаграждение в 0,20 франка за каждый килограмм веса брутто за каждые 24 часа, считая с момента предъявления требования о выдаче, но не более чем за 14 дней;

б) если будет доказано, что убыток произошел от неисправной доставки, то вознаграждение может достигать объявленной суммы.

Если размер объявленной суммы вознаграждения ниже размеров вознаграждений предусмотренных ст. 34, то последние могут быть потребованы вместо уплат, предусмотренных в пунктах (а) и (б).

§ 4. Если будет доказано, что убыток произошел вследствие полной или частичной утраты багажа, по которому была объявлена сумма вознаграждения, то независимо от размеров вознаграждения, предусмотренного ст. 31 и 33, может быть потребовано дополнительное вознаграждение до размеров заявленной суммы.

Ст. 36.

Размер вознаграждения в случаях злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги.

В случаях, когда полная или частичная утрата или повреждение, или неисправная доставка багажа возникли вследствие злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги, пассажиру должны быть полностью возмещены доказанные им убытки, вплоть до двойных размеров высших превельных ставок, предусмотренных ст. 31, 33, 34 и 35.

Ст. 37.

Проценты на сумму вознаграждения.

Пассажир имеющий право на вознаграждение, может требовать проценты в размере шести годовых со всей суммы определенного ему вознаграждения по одной багажной квитанции, если размер вознаграждения превышает 10 франков.

Эти проценты начисляются по претензиям со дня, указанного в ст. 40, а если предварительной претензии заявлено не было, со дня возбуждения судебного иска.

Ст. 38.

Возврат уплаченного вознаграждения.

Недолжно получение вознаграждение подлежит возвращению.

Сверх того, в случае введения в обман, железная дорога имеет право требовать еще и уплаты сей суммы, равной той, какую она сама недолжно уплатила, независимо от уголовного воздействия.

Ст. 39.

Ответственность железной дороги за действия своих агентов.

Железная дорога ответственна за своих служащих и за других лиц, коим она поручает выполнение приватной ею на себя перевозки.

Однако, если по просьбе пассажира агенты железной дороги оказывают другие услуги, не входящие в круг обязанностей железной дороги, то таковые агенты рассматриваются как лица, действующие в интересах тех лиц, коим они оказывают эти услуги.

Глава II.

Претензии, судебные иски, судопроизводства и порядок предъявления исков, возникающих из договора перевозки.

Ст. 40.

Претензии.

§ 1. Претензии, основанные на договоре перевозки, должны быть предъявлены письменно к железной дороге, указанной в ст. 42.

§ 2. Право предъявления претензии принадлежит тем лицам, которые имеют право судебного иска к железной дороге согласно ст. 41.

§ 3. Билеты, багажные квитанции и другие документы, которые лицо, имеющее право на вознаграждение, считает необходимым приложить к заявляемой претензии, должны быть приложены в подлинниках или в копиях, надлежаще засвидетельствованных, если того потребует железная дорога.

Для ликвидации рассматриваемой претензии, железная дорога вправе потребовать представления подлинных билетов и багажных квитанций.

Ст. 41.

Лица, коим принадлежит право иска к железным дорогам.

Иски к железным дорогам, вытекающие из договора перевозки, могут быть предъявлены лишь тем лицом, которое предъявить соответственно билет или багажную квитанцию, или лицом, которое удостоверит при отсутствии этих документов, свои права на иск.

Ст. 42.

Железные дороги, к которым могут быть предъявлены исковые требования. Подсудность.

§ 1. Исковое требование о возврате уплаченных по договору перевозки сумм, может быть предъявлено только к той железной дороге, которой эти суммы были уплачены.

§ 2. Прочие возникающие из договора перевозки иски могут быть предъявлены только к дороге отправления, к дороге назначения или к той дороге, по вине которой предъявляется иск.

В том случае, когда багаж на дорогу назначения не прибыл, иск тем не менее может быть предъявлен к этой последней.

Истец имеет право выбора между означенными железными дорогами; после предъявления иска это право выбора утрачивается.

§ 3. Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде страны, которой подведомствена дорога-ответчица, если в соглашениях между странами или в концессионных договорах не имеются иных указаний.

Если какое либо предприятие эксплуатирует самостоятельные железно-дорожные сети в разных странах, то каждая такая сеть рассматривается как самостоятельная железная дорога согласно со смыслом постановления сего параграфа.

§ 4. Иск может быть предъявлен и к иной железной дороге, кроме перечисленных в §§ 1 и 2, если он является встречным исковым требованием или возражением по основному требованию, вытекающему из того же договора перевозки, рассматриваемому в соответствующей инстанции.

§ 5. Указания настоящего параграфа не применяются к обратным требованиям железных дорог друг к другу, каковые взаимоотношения определяются главой III настоящего раздела.

Ст. 43.

Определение частичной утраты или повреждения багажа.

§ 1. Если железная дорога обнаружила или имела основание предположить или, если то утверждает пассажир, что багаж частично утрачен или поврежден, то железная дорога обязана без замедления и, если возможно, в присутствии пассажира, составить акт с определением состояния и веса багажа и, насколько возможно, размера убытка, причины и времени его возникновения.

Копия этого акта должна быть вручена пассажиру, буде он о том заявит.

§ 2. Если пассажир не согласится с содержанием акта, то он вправе требовать определения судебным порядком состояния и веса багажа, равно как и причин и размеров убытка согласно законам и правилам страны, где багаж выдан.

§ 3. В случае утери багажного места, пассажир должен, чтобы облегчить разыск его железной дороге, дать возможно точное описание утерянных багажных мест.

Ст. 44.

Прекращение права на иск, к железной дороге, возникший из договора перевозки багажа.

§ 1. С принятием багажа получателем всякие требования к железной дороге по данному договору перевозки погашаются.

§ 2. Право на иск, однако, не погашается:

1) если пассажир представит доказательства, что убыток произошел от злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги;

2) по претензиям за просрочку, когда таковые претензии предъявлены к одной из ответственных согласно § 2 ст. 42 железных дорог в течение срока не превышающего 14 дней, не считая дня получения багажа;

3) по претензиям за частичную утрату или порчу:

- a) если утрата или порча была удостоверена пассажиром до принятия багажа, согласно ст. 43;
 - b) если это удостоверение, которое должно было последовать в порядке ст. 43, не было осуществлено по вине железной дороги;
 - c) по претензии за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия багажа при условии:
 - a) если железная дорога не представила возможности пассажиру на станции назначения удостовериться в состоянии багажа;
 - b) если требование об удостоверении состояния багажа в порядке ст. 43 было заявлено немедленно по обнаружении убытков и не позже трех дней после выдачи багажа;
 - c) если пассажир докажет, что ущерб произошел в период времени между приемом багажа к перевозке и выдачей его;
- 5) если иск имеет своим предметом возврат уплаченных сумм.

§ 3. Пассажир вправе отказаться от получения багажа до тех пор, пока, согласно его требованию, не будет удостоверен указываемый им ущерб.

Оговорки, сделанные при принятии багажа, значения не имеют, если только железная дорога не изъявила на них согласия.

§ 4. Если при выдаче багажа не достает части багажных мест, указанных в багажной квитанции, пассажир имеет право требовать до получения остальных мест, чтобы железная дорога выдала ему соответственное удостоверение.

§ 5. Ответственность за полную утерю прекращается, если по прошествии шести месяцев после прихода поезда, с которым багаж перевозился, таковой на станции назначения не востребован. Однако, если багаж найдется и на нем имеются указания, могущие установить адрес собственника, то, независимо от срока, железная дорога обязана известить об этом пассажира.

Ст. 45.

Исковая давность по договору перевозки.

§ 1. Право на иск по договору перевозки погашается годовою давностью, если вознаграждение не было уже прежде определено признанием, полюбовной сделкой или судебным решением.

Однако, по искам об убытках, возникших вследствие злого умысла или явного упущения и по искам, возникшим вследствие злоупотребления, упомянутого в ст. 38 устанавливается трехгодичная давность.

§ 2. Начало течения срока давности исчисляется:

- a) для требований о вознаграждении за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи багажа;
- b) для требований о вознаграждении за полную утрату — со дня когда багаж должен был быть выдан;
- c) для требований об уплате или возврате платежей, дополнительных сборов или добавочных плат или для требований об исправлении тарифных расчетов вследствие неправильного применения тарифов или ошибки в подсчете — со дня уплаты тарифов, дополнительных сборов или добавочных плат, или, если платеж учрежден не был — со дня когда должна была быть учреждена уплата;
- d) для требований, заявленных таможней, о дополнительных платежах — со дня предъявления таможней этого требования;
- e) для других, относящихся к перевозке пассажиров, требований — со дня истечения срока годности билета.

День, обозначенный в качестве исходного момента исчисления давностного срока, в этот последний не включается.

§ 3. Предъявление предварительной претензии железной дороге, согласно ст. 40, приостанавливает течение давностного срока. Течение этого давностного срока возобновляется с того дня, когда железная дорога письменно отклонила претензию и возвратила приложенные к заявлению о претензиях документы. Представление доказательств о заявленной претензии или об ответе, а также о возвращении документов возлагается на сторону, ссылающуюся на эти обстоятельства.

Позднейшие требования не прерывают течения давностного срока.

§ 4. При сохранении действия приведенных выше постановлений, приостановка и перерыв течения давностного срока регулируются законами и правилами той страны, где иск предъявлен.

Ст. 46.

Недопустимость предъявления исков по требованиям прекращенным или погашенным давностью.

Требования, прекращенные или погашенные давностью, в силу постановлений § 10 ст. 26 и ст. ст. 44 и 45, не могут быть предъявляемы вновь ни в виде встречных исков, ни в виде возражений.

Глава III.

Правила расчетов. Взаимные требования железных дорог между собою.

Ст. 47.

Правила расчетов между железными дорогами.

Каждая железная дорога должна уплатить другим заинтересованным дорогам причитающуюся им часть суммы за перевозку, которую она взыскала, или должна была взыскать.

Ст. 48.

Обратные требования при возмещении полной или частичной утраты или повреждения багажа.

§ 1. Железная дорога, уплатившая в силу постановлений настоящего Положения вознаграждение за полную или частичную утрату или повреждение багажа, имеет право обратного требования (регресса) к другим участвовавшим в перевозке железным дорогам, на следующих основаниях:

- a) если ответственность падает исключительно на ту железную дорогу, по вине которой произошел ущерб;
- b) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за вред, ею причиненный. Если различие ответственности окажется по обстоятельствам дела невозможным, то вознаграждение распределяется между виновными железными дорогами на основаниях, изложенных в п. с;
- c) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность распределяется между всеми участвовавшими в перевозке дорогами, за исключением тех, железных дорог, которые докажут, что ущерб причинен был не на их линиях. Распределение производится пропорционально тарифным расстояниям пути следования багажа

§ 2. В случае несостоятельности одной из дорог, падающей на нее и ее неуполненная доля распределяется между остальными участвовавшими в перевозке дорогами пропорционально тарифным расстояниям пути следования багажа.

Ст. 49.

Обратные требования по вознаграждению за просрочку в доставке.

Изложенные в ст. 46 правила применяются также и к случаям уплаты вознаграждения за просрочку в доставке багажа. Если просрочка произошла вследствие доказанной неисправности нескольких железных дорог, то вознаграждение распределяется между этими железными дорогами пропорционально длительности просрочки, допущенной на каждой из дорог.

Ст. 50.

Порядок обратных требований.

§ 1. Железная дорога, к которой предъявлена предусмотренная выше ст. ст. 48 и 49 обратное требование, не вправе оспаривать правильность уплаты произведенной дорогой, предъявляющей обратное требование, если вознаграждение было определено судебным порядком и если она была надлежащим образом уведомлена о судебном вызове и имела возможность вступить в дело. Суд рассматривающий главный иск, сообразно с обстоятельствами дела устанавливает сроки, необходимые для уведомления и вступления в дело.

§ 2. Железная дорога, желающая воспользоваться правом обратного требования, обязана предъявить свой иск одновременно в одном и том же суде всем участвовавшим в перевозке железным дорогам, с коими она не заключила подобной сделки, под страхом потери права обратного требования к железным дорогам, к коим иск ею предъявлен не был.

§ 3. Суд постановляет по таким искам одно общее решение.

§ 4. Железные дороги, коим иск предъявлен, не имеет права дальнейшего обратного требования.

§ 5. Не дозволяется соединять производство по обратному требованию с производством по основному иску о вознаграждении.

Ст. 51.

Подсудность обратных требований.

§ 1. Иски по обратному требованию подлежат введению исключительно того судебного установления, в районе которого находится местопребывание железной дороги, к которой предъявлена обратное требование.

§ 2. Если иск подлежит предъявлению к нескольким железным дорогам, то дорога-истница вправе избрать между надлежащими судебными установлениями, на основании предыдущего параграфа, любое из них, которому иск подсуден.

Ст. 52.

Особые соглашения по обратным требованиям.

За железными дорогами сохраняется право входить между собою либо ранее, либо в каждом отдельном случае, в особые между собою соглашения относительно обратных требований.

Раздел IV.

Разные распоряжения.

Ст. 53.

Применение внутренних законов.

При отсутствии указаний в настоящем Положении, применяются внутренние законы и правила, существующие в каждой из стран в отношении перевозок.

Ст. 54.

Общие правила по судопроизводству.

Все иски, возникшие по перевозкам на основании настоящего Положения, подчиняются правилам судопроизводства, соответственных судебных установлений, поскольку настоящим Положением не предусмотрен иной порядок.

Ст. 55.

Исполнение судебных решений, аресты на имущество залоги.

§ 1. Судебные решения, поставленные на основании правил настоящего Положения подлежащим судебным установлением в порядке состязательного судопроизводства или заочно, по вступлении в законную силу на основании правил, применяемых этими подлежащими судебными установлениями, исполняются каждым из договаривающихся государств немедленно по исполнении формальностей, установленных в государстве, где решение приводится в исполнение. Проверка существа дела не допускается. Правило это применяется к решениям, которые подлежат лишь предварительному исполнению, а также и к тем, которым присуждается с истца, вследствие отказа ему в иске, вознаграждение за убытки и, сверх того, судебные издержки.

§ 2. Суммы, причитающиеся в связи с международной перевозкой одной железной дороги от железной дороги другого государства могут быть подтверждены аресту лишь на основании решения суда того государства, которому принадлежит дорога, в пользу которой эти суммы причитаются.

§ 3. Подвижной состав железной дороги, равно как и движимое имущество всякого рода, ей принадлежащее и относящееся к подвижному составу, не может подлежать аресту вне территории страны собственницы до иначе, как по судебному решению той страны, которой подведомственна данная дорога.

§ 4. Обезпечения уплаты судебных издержек по судебным искам, имеющим из международного договора перевозки, требованию не подлежат.

Ст. 56.

Международная единица. Обменный курс и прием иностранной валюты.

§ 1. Суммы, обозначенные в франках в настоящем Положении или Примечаниях к нему, подразумеваются в золотых франках, относящихся к золотому доллару Сев.-Амер. Соед. Штатов, как 1:5,18.

§ 2. Железная дорога обязана оповещать путем выставления у касс денежных или другим принятым порядком о курсе, по которому она производит расчеты, по всем платежам, выраженным в иностранной валюте, с переводом на валюту данной страны (расчетный курс).

§ 3. Равным образом железная дорога, принимающая платежи в иностранной валюте, обязана объявлять курс, по которому она эту валюту приемает (курс приема).

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписали: А. Черных.

J. Seljamaa.

H. Celmiņš.

J. Pauluks.

Приложение I (к ст. 20).

Образец багажной квитанции.

Образец состоит из 3 листов расположенных так, чтобы их можно было заполнить с прокладкой копировальной бумаги, и содержащих следующий текст.

Лист 1.

№	Международная перевозка багажа.			
(Название Управления железной дороги.)				
Корешок багажной квитанции				
от				до
через				
110 м/м	Число	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действительный вес
	19 г.			
	Поезд №			
Стоимость перевозки багажа.				
Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса				
Без скидки бесплатного веса багажа за кгр				
Со скидкой бесплатного веса багажа за кгр				
*)				
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа				
Дополнительные сборы				
Всего взыскано.				
150 м/м				

Лист 2.

№	Международная перевозка багажа.			
(Название Управления железной дороги.)				
Багажная дорожная ведомость				
от				до
через				
Число	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действительный вес	Стоимость перевозки багажа.
19 г.				Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса
Поезд №				Без скидки бесплатного веса багажа за кгр
Со скидкой бесплатного веса багажа за кгр				
*)				
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа				
Дополнительные сборы				
Всего взыскано.				

Лист 3 (лицевая сторона).

№	Международная перевозка багажа.			
(Название Управления железной дороги.)				
Багажная квитанция				
от				до
через				
Число	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действительный вес	Стоимость перевозки багажа.
19 г.				Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса
Поезд №				Без скидки бесплатного веса багажа за кгр
С скидкой бесплатного веса багажа за кгр				
*)				
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа				
Дополнительные сборы				
Всего взыскано.				

*) Железные дороги заполняют эту рубрику по мере надобности.

Лист 3 (оборотная сторона).

Перевозка совершается на основании условий Положения о перевозке пассажиров и багажа, а также применяемых к настоящей перевозке тарифов.				
Пассажир обязан присутствовать при совершении формальностей, требуемых таможенными, акцизовыми, налоговыми, полицейскими и другими административными властями, за исключением тех случаев, когда это допущено соответствующими властями.				
Обозначенный на лицевой стороне багаж выдается взамен настоящей багажной квитанции.				

Tulkojums

NOLIKUMI

par pasažieru un bagažas pārvadāšanu tiešā satiksmē starp SSSR.
Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem.

I daļa.

Nolikumu priekšmets un piemērošanas apjoms.

1. pants.

Dzelzceļi un pārvadājumi, kuriem piemērojami nolikumi.

§ 1. Šie nolikumi piemērojami visiem pasažieru un bagažas pārvadājumiem uz starptautiskā biļešu un bagažas kārtu pamata, kurus piedalās vismaz divu līgumslēdzēju valstu dzelzceļi.

§ 2. Šie nolikumi tomēr nav piemērojami:

1) pārvadājumiem, kuru izsūtīšanas un gala stacija atrodas vienas un tās pašas valsts robežas un kuri kādas citas valsts teritoriju aizskar tikai tranzītā;

a) ja tranzīta līnijas ekspluatē kāds izsūtīšanas stacijas valsts dzelzceļš;

b) ari tad, ja tranzīta līnijas netiek ekspluatētas no kāda izsūtīšanas stacijas valsts dzelzceļa, tānā gadījumā, ja piedalošies dzelzceļi noslēguši īpašus līgumus, pēc kuriem tādi pārvadājumi nav uzskatami kā starptautiski.

2) pārvadājumiem starp divu kaimiņvalstu stacijām, ja tos uz visa ceļa izpilda viens no šo valstu dzelzceļiem un neviens no šim valstīm pret to neceļ iebildumus.

§ 3. Tarifi nosaka, satiksmē starp kādām stacijām izdodamas starptautiskās biļetes un bagažas kytes.

2. pants.

Citu uzņēmumu piedalīšanās, izņemot dzelzceļus.

§ 1. 1. pantā paredzētā sarakstā var uzņemt bez dzelzceļu līnijām ari automobiļu vai kuģu satiksmes līnijas, pa kuģām uztur kārtīgu satiksmi un kuras, kā kādas dzelzceļu līnijas turpinājums, izpilda starptautiskos pārvadājumus uz kādas līgumslēdzējas valsts atbildību.

§ 2. Šādu satiksmes līniju uzņēmumiem ir visas tiesības un pienākumi, kas ar šiem nolikumiem paredzēti dzelzceļiem, neizslēdzot tomēr zinamus, ar attiecīgo pārvadāšanas veidu saistītus, izņēmumus. Šais nolikumos paredzētos noteikumus par atbildību tomēr nedrīkst grozīt.

§ 3. Katrai valstij, kura vēlas likt ievest sarakstā kādu no § 1. minētām līnijām, jārūpējās, lai § 2. paredzētos izņēmumu noteikumus publicētu tādā pašā veidā kā tarifus.

3. pants.

Pieslēdošies pārvadājumi.

§ 1. Šie nolikumi piemērojami ari tad, ja pasažieri un viņa bagažu pārvadā no kādas starptautiskā tarifa neieslēgtas stacijas vispirms līdz kādai minētā tarifa iestētai, tās pašas valsts stacijai un no pēdējās — uz tarifa iestētā gala stacijs, vai nu uz abiem ceļa gabaliem kopējas biļetes un bagažas kvites pamata, kurās tarifa likmes par tiešo un pieslēdošos attālumiem saskaitītas kopā, vai ari uz divu, viena otru pālpildinošu biļešu pamata. Ja izdod divas biļetes, tad uz otrās biļetes jāatzīmē pirmatnējā nobraukuma stacija.

§ 2. Dzelzceļi nosaka, kādos gadījumos un zem kādiem noteikumiem var prasīt tādu pieslēdošos pārvadāšanu no zināmām nobraukšanas stacijām. Šīs stacijas uzņem sarakstā, kuru paziņo pārējiem dalību ķemošiem dzelzceļiem.

4. pants.

Dzelzceļu pienākums izpildīt pārvadāšanu.

Pastāvot starptautiskam tarifam vai pieslēdošos pārvadāšanas iespējamibai pēc 3. panta, pārvadāšanu nevar atteikt, ja:

- a) pasažiers izpilda šo nolikumu noteikumus;
- b) pārvadāšana iespējama ar parastiem pārvadāšanas līdzekļiem;
- c) pārvadāšana nav aizliegta ar likumīgiem noteikumiem vai sabiedriskas kārtības uzturēšanas dēļ kādā no pārvadāšanās dalību ķemošām valstīm;
- d) pārvadāšanu nepadara neiespējamu tādi apstākļi, no kuriem dzelzceļš nevareja izvairīties un kuģu novēršana no tā neatkarājās.

II daļa.

Pārvadāšanas līgums.

1. nodaļa.

Pasažieru pārvadāšana.

5. pants.

Tiesība uz pārvadāšanu.

§ 1. Uzsākot braucienu, pasažierim jābūt apgādātam ar braucamo biļeti. Tarifi var pieplaist izņēmumus.

§ 2. Pasažiera pienākums ir uzglabāt biļeti līdz brauciena beigām. Uz kontrolejošo ierēdžu pieprasījuma viņam tā jauzrāda un braucieni nobeidzot jānodod.

6. pants.

Biļetes.

§ 1. Uz biļetēm, kuras izdotas starptautiskam pārvadājumam, pēc šiem nolikumiem jābūt apzīmējumam **C**.

§ 2. Uz biļetēm jābūt atzīmētām sekošām ziņām:

- a) nobraukšanas un gala stacijas nosaukumam;
- b) ceļa virzienam; ja atlauta dažādu ceļu vai pārvadāšanas līdzekļu lietošana, tad tas īpaši mināmas;
- c) viļcienu šķirai un vagona klasei;
- d) biļetes cenai;
- e) biļetes derīguma pirmajai dienai;
- f) derīguma ilgumam.

§ 3. Tarifi vai vienošanās dzelzceļu starpā nosaka, kādā valodā biļetes drukājamas un izpildamas, kā ari to formu un saturu.

§ 4. Biļetes grāmatīnas veidā, kuras satur kontroles lapas, kā ari no kuponiem sastādītas biļetes uzskatamas pēc šiem nolikumiem kā viena vienīga biļete.

Oficiālu ceļojumu hiroju vai privātu aģenturu vienā grāmatījā sakopotās biļetes sastāda katra par sevi atsevišķu biļeti, kura padota, katrā atsevišķā gadījumā, attiecīgās valsts iekšējās satiksmes vai šo nolikumu noteikumiem.

§ 5. Ja tarifi neparedz izņēmumus, tad biļeti var atdot citai personai tikai tādā gadījumā, ja tā nav izdota uz vārdu un ja brauciens vēl nav uzsākts.

Tirgošanās ar biļetēm un to tālāk pārdošana par citādu nekā tarifos paredzētu cenu, padota katrā valstī šīs vāsts likumiem un noteikumiem.

7. pants.

Braukšanas maksas pazeminājums bērniem.

§ 1. Bērni vecumā līdz pilniem 4 gadiem, ja tie neaizņem īpašu vietu, pārvadājami bez biļetes par brīvu.

§ 2. Bērni vecumā no pilniem 4 gadiem līdz pilniem 10 gadiem, kā ari jaunāki bērni, kuri aizņem īpašu vietu, pārvadājami par pazeminātu maksu, kura nedrīkst būt augstāka par pusi no biļetes cenas, kādā maksā pieaugušie.

Šīs pazeminājums nav obligatorisks biļetēm, kuriem cena attiecībā pret vispārējo tarifu jau pazemināta.

Tulkojums

8. pants.

Bilešu derīguma ilgums.

§ 1. Bilešu derīguma ilgums jānosaka tarifā.

§ 2. Šīm derīguma ilgumam jābūt vismaz:

vienkāršam biļetēm:

par katriem kaut arī nepiņiem 150 kilometriem

turp un atpakaļ biļetēm:

par attālumiem līdz 50 kilometriem iestēdītā

par attālumiem no 51—100 kilometriem.

par katriem turpmākiem, kaut arī nepiņiem 100 kilometriem

1 diena

§ 3. Speciālam biļetēm par pazeminātu maksu var būt citāds derīguma ilgums

1 diena

2 diena

3 diena

1 diena

9. pants.

Vietu ierādīšana un iepriekšēja pasūtīšana.

§ 1. Vietu ierādīšanai piemērojami katra atsevišķa dzelzceļa noteikumi.

§ 2. Tarifi vai vilcienu saraksti nosaka, vai un zem kādiem noteikumiem var pasūtīt zinamas vietas atsevišķos vilcienos.

10. pants.

Brauciena pārtraukšana starpstacijās.

Tarifi nosaka, vai un zem kādiem noteikumiem pasažiers bijetes derīguma ilgums var pārtraukt braucieni starpstacijās.

11. pants.

Pāreja vagonu augstākā klasē vai augstākas šķiras vilcienā.

Pasažierim atļauts pāriet vagonu augstākā klasē vai augstākas šķiras vilcienā nekā atzīmēts biļetē, ievērojot attiecīgos tarifa noteikumus un samaksājot paredzēto piemaksu.

12. pants.

Pasažieri bez derīgām biļetēm.

Pasažierim, kurš nevar izrādīt derīgu biļeti, jāsamaksā piemaksa, kā ari maksā par nobrauktu ceļa gabalu, neatkarīgi no viņa atbilstības likuma priekšā; minētā piemaksa aprēķinama saskājā ar noteikumiem, kādi pastāv uz dzelzceļa, kur tika pieprasīta biļete; attiecīgu noteikumu trūkuma gadījumā pasažierim jāsamaksā virsmaksā, kurā līdzīgs maksai par nobrauktu ceļa gabalu.

13. pants.

Personas, kurās izslēgtas no pārvadāšanas, vai pieplaist zem zināmiem nosacījumiem.

§ 1. Netiek pieplaist vilcienos, vai var tikt ceļā no tiem izraudītas:

a) personas piedzērušā stāvoklī, kas uzvedas nepiekājīgi vai neievēro likuma un rikojumu nosacījumus; tādām personām nav tiesības uz braukšanas vai samaksātās bagažas veduma maksas atpakaizmaksu;

b) personas, kuras slimības vai kādu citu iemeslu dēļ, acīmredzot, varētu apgrūtināt citus pasažierus, ja tām nav jau iepriekš nomāta īpaša vagona nodala, vai tādu nevar ierādīt pret samaksu. Ceļā saslimušas personas tomēr jānogādā vismaz līdz nākošai stacijai, kur iespējams tām sniegt nepieciešamā palīdzību. Braukšanas maksai un bagažas veduma maksai jāizmaksā atpakaizmaksu, atvelket maksai par nobrauktu ceļa gabalu.

§ 2. Ar īspīgām slimībām slimīgo personu pārvadāšanai piemērojami starptautisku līgumu noteikumi, bet pēdējo trūkuma gadījumā — atsevišķas valstis spēkā esošie noteikumi.

14. pants.

No līdzņemšanas vagonos izslēgtie priekšmeti.

§ 1. Nedrīkst nemīt līdzi pasažieru vagonos bistamus priekšmetus, sevišķi lādētus ieročus, sprāgstošas, viegli aizdegosās un kodigas vielas, kā ari priekšmetus, kuri varētu apgrūtināt pasažierus.

Pasažieriem, kuri, izpildot dienesta pienākumus, nēsā šaujamu ieroci, kā ari medniekiem un strēlniekiem atļauts nemīt līdzi šaujamos piederumus, kuri daudzums nedrīkst pārsniegt attiecīgās valsts spēkā esošos noteikumos paredzētās zemākās svārta normas. Arrestēto pavadījumē, kuri brauc kopā ar tiem īpašos vagonos vai vagonu nodalā, atļauts vest līdzi lādētus šaujamus ierocus.

§ 2. Dzelzceļu darbiniekiem tiesība pasažiera kārtībūnē pārbaudīt līdzņemšanās priekšmetu saturu, ja dibinātu iemeslu dēļ var pieņemt, ka nav ievēroti § 1. nosacījumi.

§ 3. Par visiem zaudējumiem, kas celtos pārkāpot **§ 1. minētos aizliegumus**, atbilst vainigais, kuļam var uzlikt ari sodus, kādi paredzēti likumos un noteikumos.

15. pants.

Rokas bagažas un dzīvnieku līdzņemšana vagonos.

§ 1. Pasažierim ir atļauts nemīt līdzi par brīvu pasažieru vagonos viegli pārbaudīt līdzņemšanās priekšmetus (rokas bagaži), ja to neliedz muitas, nodokļu, finansu, policijas vai kādu citu administratīvu iestāžu noteikumi, un ja šie priekšmeti nevar bojāt vagonu. Katrs pasažiers savas rokas bagažas novietošanai var izlietot tikai to vietu, kas atrodas virs un zem viņa sēdvietas; tarifi var noteikt citus ierobežojumus.

§ 2. Dzīvus kustojus pasažieru vagonos nedrīkst nemīt līdzi. Mazi suņi un citi mazi mājas kustopi tomēr ir pieplaisti, ciktālu to neliedz atsevišķu valstu policijas noteikumi un ja neviens no līdzbraucējiem neceļ iebildumus. Tarifi vai vilcienu saraksti var aizliegt vai atlaut dzīvnieku līdzņemšanu dažādu šķiru vagonos vai vilcienos.

Tarifi nosaka vai un par, kādiem dzīvniekiem jāmaksā veduma maksai.

§ 3. Pasažieru vagonos līdzņemšanai priekšmeti un dzīvnieki pasažieriem jāuzrauga pašam.

e) artistu izrāžu piederumi, zem noteikuma, ka to iesaiņojuma veids, tilpums un svars pieļaujātu iekraušanu un novietošanu bagažas vagonos;
f) mērnieku piederumi līdz 4 metru garumā un amatnieku darbriki;
g) velosipedi un vienvietu motocikli, ja to piederumi noņemti un ja degvielu tvertnes ir ar nolaižamiem krāniem un pilnīgi tukšas; bez tam vienvietu un divvietu rokas kāmājiņas, slēpes un slīdu būras.
§ 3. Tarifi var pieļaujāt kā bagažu vēl citus, pie ceļojumā vajadzīgiem nepieciešamību prieķmetus, kā arī dzīvniekus pieteikoši drošos būros.
§ 4. Pārvadāšanai, kā bagaža, nav pieļaujāti prieķmeti, kas, saskaņā ar nolikumiem par preču pārvadāšanu pa dzelzceļiem, no pārvadāšanas izslēgti vai pieļaujāti zināmi nosacijumiem.

18. pants.

Pasažieru atbildība par savu bagažu. Piemaksas.

§ 1. Bagažas kvites ipašnieks atbildīgs par 17. panta noteikumu ievērošanu un nevis sekas, kādas varētu celties šo noteikumu neizpildīšanas dēļ.

§ 2. Ja dzelzceļam ir aizdomas, ka minētie noteikumi nav izpildīti, tad tam tiešā pārbaudīt, vai bagažas saturs atbilst noteikumiem. Bagažas kvites ipašnieku mācīnā būt klāt pie pārbaudišanas. Ja viņš neierodas vai nav sasniedzams un ja valstī, kurā notiek pārbaudišana, nav citādi likuši vai administratīvi noteikumi, tad tā iedzīvotā pīciaicinot divus, pie dzelzceļa nepiederošus, lieciniekus. Ja konstatē noteikumu neizpildīšanu, tad bagažas kvites ipašniekam jāsamaksā pārbaudišanas izdevumi.

§ 3. 17. panta 4. paragrafa noteikumu neizpildīšanas gadījumā bagažas kvites ipašniekiem, neatkarīgi no viņu atbilstības likuma prieķī, jāpiemaksā vēduma maksu līdzīga, jaatļudzīna varbūtēji zaudejumi un bez tam jāsamaksā attiecīga piemaksas.

Piemaksas lielums par prieķmetiem, kas izslēgti no pārvadāšanas, ir 15 franki par katru brutto kilogramu, bet vismaz 30 franki no katras bagažas sūtījuma, kuri satur prieķmetus, kas 1. pielikumā pie nolikumiem precīzi pārvadāšanai pa dzelzceļiem ierindoti I un II klasē, un visos pārējos gadījumos attiecīgi 5 franki un vismaz 10 franki par katru sūtījumu.

Ja tā dzelzceļa iekšējā satiksme, uz kura konstatēta nolikumu neizpildīšana, spēkā esošie noteikumi paredz zemākas piemaksas, tad aprēķināmas pēdējās.

19. pants.

Bagažas iesaiņojums un stāvoklis.

§ 1. Bagažas gabalus, kuri nepieciešami iesaiņoti vai nepilnīgi sagatavoti pārvadāšanai, var atraidīt. Ja tos tomēr pieņem pārvadāšanai, tad dzelzceļam ir tiesība bagažas kvite taisit atzīmi par tādu bagažas gabalu stāvokli.

§ 2. Uz bagažas gabaliem jābūt atzīmētam pieteikoši izturīgi pasažiera uzvārdam un adresei, kā arī gala stacijai. Bagažas gabalus, uz kuriem šīs atzīmes nav, var atraidīt.

§ 3. Vecas zīmes, adreses vai citi uzraksti uz bagažas, kas attiecas uz agrākiem pārvadājumiem, pasažierim jāņo.

20. pants.

Pieņemšana. Bagažas kvite.

§ 1. Bagažu pieņem pārvadāšanai tikai ja uzrāda biletē, kura derīga vismaz kā bagažas gala stacijai.

Tarifi nosaka, vai un zem kādiem noteikumiem bagaža pieļaujama pārvadāšanai bez biletēm.

§ 2. Pieņemot bagažu jāizdod pasažierim bagažas kvite.

§ 3. Pārējas formalitātes bagažas pieņemšanai noteik saskaņā ar noteikumiem, kuri pastāv pieņemšanas stacijā.

§ 4. Bagažas kvites, kuras izdod starptautiskiem sūtījumiem, izpildamas pēc noteikumiem, kas pievienota šiem nolikumiem, kā 1. pielikums.

§ 5. Bagažas kvitēs jābūt atzīmētam sekošām zījām:

- a) izsūtīšanas un gala stacijas nosaukumam;
- b) ceļa virzienam;
- c) pieņemšanas dienai un tā vilcienu apzīmējumam, uz kuru bagaža pieņemta;
- d) billešu skaitam (izņemot šī panta 1. paragrafa otrā nodalījumā minētā gadījumā);
- e) bagažas gabalu skaitam un svaram;
- f) bagažas vēduma maksai un varbūtējiem papildu maksājumiem;
- g) attiecīga gadījumā — arī zīmai, kura pieteikta kā zaudejumu atlīdziņa, saskaņā ar 35. pantu.

§ 6. Tarifi vai ligumi dzelzceļu starpā nosaka, kādā valodā drukājamas un pildamas bagažas kvites.

21. pants.

Izdošana.

§ 1. Bagažu izdod pret bagažas kviti. Pārbaudit, vai bagažas kvites uzrāditājam tiesībā uz bagažu, — nav dzelzceļa pienākums.

§ 2. Bagažas kvites ipašniekam ir tiesība gala stacijā, bagažas izdošanas vietā, pieprasīt bagažas izdošanu tūlīj pēc tam, kad piešācis vilciens, uz kuru tā nodota un kad pagājis laiks, kuri nepieciešams bagažas sagatavošanai — izdošanai un varbūtēju mūtītās, nodokļu, finansu iestāžu, policijas vai citādu administratīvu formalitātu noteikšanai.

§ 3. Ja bagažas kviti nevar uzrādīt, tad dzelzceļam jāizdod bagaža tikai tādā gadījumā, kad pasažiers pierāda savas tiesības uz bagažas saņemšanu; ja tādu pieņemjumā uzskaata par nepieciešamu, tad dzelzceļš var pieprasīt nodrošinājumu.

§ 4. Bagaža izdodama tajā stacijā, uz kuru tā nodota nosūtīšanai. Tomēr uz bagažas kvites ipašnieka laikus izdarīta pieprasījuma bagažu var izdot pret bagažas kviti un, ja tarifos tas paredzēts, pēc braukšanas billešu uzrādišanas izsūtīšanas stacijā vai kādā starpstacijā — ja apstākļi to atļauj, un ja to neliedz muitas, nodokļu, policijas, finansu iestāžu vai citi administratīvi noteikumi.

§ 5. Bagažas kvites ipašnieks, kuriem bagažu neizdod, saskaņā ar šī panta 2. paragrafa noteikumiem, var pieprasīt, lai uz bagažas kvites atzīmē dienu un stundu, kad viņš bagažas izdošanu pieprasījis.

§ 6. Pārējas izdošanas formalitātes, nokārto saskaņā ar noteikumiem, kādi pastāv uz dzelzceļa, kuri bagažu izdod.

III nodaļa.

Kopēji noteikumi pasažieru un bagažas pārvadāšanai.

22. pants.

Vilcieni. Vilcienu saraksti. Izvilkumi no tarifiem.

§ 1. Pārvadāšanu izdara ar kārtējiem vilcieniem, kuri paredzēti vilcienu sarakstos, un ar vilcieniem, kurius nozīmē pēc vajadzības.

§ 2. Dzelzceļiem laikus jāizkārt stacijās savu līmiju vilcienu saraksti. Pēdējos jābūt uzrādišanai: vilcienu šķirai, vagonu klasēm un vilcienu atiešanas laikam; svarīgākam starpstacijām un gala stacijām uzrādami arī vilcienu pienāšanas laiki, kā arī galvenie vilcienu saskapojumi.

Vilcienu saraksti, kuri vairs nav spēkā, nekavējoties jāņo.

§ 3. Katrā, starptautiskai satiksmei atklātā, stacijā pasažierim jābūt iespējai iepazīties ar tarifu vai izvilkumu no tarifa, kuri uzsāktas cenas šīnī stacijā pārdodamām starptautiskām billešēm un attiecīgās bagažas vēduma maksas.

23. pants.

Pamatnoteikumi maksas aprēķināšanai par pārvadājumiem. Tarifi.

§ 1. Maksas par pārvadājumiem aprēķināmas saskaņā ar likumīgā spēkā esošiem kārtā valstī piešācīgi izsludinātiem tarifiem. Šiem tarifiem jāsatur visas zījas, kas nepieciešamas vēduma un papildu maksu aprēķināšanai, kā arī attiecīgos gadījumos noteikumi, kuri nemāni vērā attiecībā uz dažādām valūtām.

§ 2. Tarifiem jāsatur sevišķi nosacijumi, pēc kādiem izdarami pārvadājumi. Tarifi jāpiemēro, attiecībā pret visiem interesentiem, vienādā veidā. Tarifu noteikumi ir spēkā, ciktāl tie nerunā preti šiem nolikumiem; pretējā gadījumā tie uzskaņami kā spēkā neesoši.

Tiesīs starptautiskie tarifi, kā arī to pārgrozījumi stājas spēkā no dienas, kura minēta attiecīgā skudinājumā. Šo tarifu paaugstinājumi vai citādu, smagāku pārvadāšanas noteikumu izvešana jāzsludina vismaz 8 dienas pirms noteiktā datuma, no kura tie stājas spēkā.

Ja tiesīs tarifam nepastāvot izdod starptautiskas billešes vai bagažas kvites un kāds dzelzceļš groza savu tarifu, tad grozījuma piešārošanu uz citiem dzelzceļiem var prasīt ne agrāk kā 8 dienas pēc tam, kad pēdējie saņēmuši paziņojumu.

Tarifi, kuri ievesti tikai uz noteiktu laiku, zaudē spēku pēc šī laika notecešanas.

24. pants.

Privatu līgumu aizliegums.

§ 1. Katrā privata vienošanās, pēc kurā vienām vai vairākiem pasažieriem tiek atvēlēts maksas pazeminājums zem vispārējiem tarifiem, ir aizliegti un uzskaņami kā spēkā neesoši.

Turpretī ir pieļaujami maksas pazeminājumi, kas piešācīgi izsludināti un zem vienādīem nosacijumiem nāk par labu visiem vienādā mērā, tāpat maksas pazeminājumi, kuriem atvēl dzelzceļu dienesta un administratīvu festīvu vajadzībām vai labdarības, audzināšanas un izglītības nolūkiem.

25. pants.

Muitas, nodokļu, finansi, policijas un citu administratīvu iestāžu formalitātes.

Pasažieriem jāizpilda muitas, nodokļu, finansi, policijas un citu administratīvu iestāžu prieķraksti attiecībā uz savu personu un attiecībā uz savas bagažas un rokas bagažas pārbaudišanu. Šai pārbaudišanai pasažierim jābūt personīgi klāt, izslēdot gadījumus, kad noteikumi pieļaujāt izņēmumus. Dzelzceļš, atsvabināts no jebkādas atbildības attiecībā pret pasažieri par sekām, kas celtos šo prieķrakstu neievērošanas dēļ.

26. pants.

Atmaksas.

§ 1. Ja kāda billete nav lietota, tad var pieprasīt samaksātās braukšanas maksas atpakaļizmaksu, nemot vērā atvilkumus, kuri izdarami saskaņā ar šī panta §§ 3. un 4.

§ 2. Ja pasažiera nāves, slimības, nelaimes gadījuma vai līdzīga veida svarīgu iemeslu dēļ kāda billete izlietota tikai pa daļai, tad izmaksā atpakaļ starpību starp samaksātā kopējo braukšanas maksu un pēc normalā tarifa aprēķināto braukšanas maksu par nobraukto ceļa gabalu, atskaitot §§ 3. un 4. paredzētos novilkumus.

§ 3. Neizmaksā atpakaļ nodokļus, papildu maksas par vietu kartēm, billešu grāmatiņu pagatavošanas izdevumus un samaksātās komisijas par billešu pārdošanu.

§ 4. No atpakaļ izmaksājamās zumas atskaitams novilkums 10%, apmērā, bet vismaz Fr. —, 50 un ne vairāk kā Fr. 3.— par katru billeti, kā arī varbūtēji izdevumi par pārsūtišanu.

So novilkumu neizdara, ja kādu nelietotu billeti atdod atpakaļ izdosanas dienā kasei, kura to izdevusi.

§ 5. Ja kāda pasažiers aizkavētā turpināt savu ceļojumu pēc saraksta tāpēc, ka tas kāda vilcienu nokavēšanās dēļ nesasniez saskaņotu vilcienu vai tāpēc, ka satiksme pārtraukta, un ja viņš tamēļ pavismā atsakās no ceļojuma turpināšanas, tad viņam ir tiesība pieprasīt no dzelzceļa šī panta § 2. piemērošanu; § 4. minētos novilkumus tādā gadījumā nedrikst piešārot.

§ 6. Attiecībā uz billešēm par pazeminātu maksu atpakaļizmaksu var pieprasīt vienīgi § 5. minētos gadījumos un robežas; saskaņā ar 7. pantā 2. paragrafa pirmo nodalījumu izdotās bērnu billešes nav uzskaņamas kā billetes par pazeminātu maksu šī paragrafa nozīmē.

§ 7. Par nozaudētām billešēm nekādu atmaksu neizsniedz.

§ 8. Ja nosūtīšanai nodotu bagažu nem atpakaļ, jekams tā atstājusi izsūtīšanas staciju, tad var pieprasīt samaksātās vēduma maksas atpakaļizmaksu.

Ja bagažu nem atpakaļ kādā starpstacijā, tad vēduma maksas atpalaikizmaksu var pieprasīt tikai šī panta §§ 2. un 5. minētos gadījumos un robežas.

Abois gadījumos ne izmaksājamās zumas novelkami Fr. —, 50 par bagažas kviti un varbūtēji nodokļi.

§ 9. Tarifos var paredzēt citādus noteikumus, tomēr tie nedrikst būt smagāki prieķī pasažieriem.

§ 10. Visas prasības uz atpakaļizmaksu pēc šī panta §§ 1., 2., 5., 6. un 8. izbeidzas, ja tās nav celtas pret dzelzceļu sešu mēnešu laikā pēc billešu derīguma laika notecešanas.

§ 11. Ja tarifs piešārots nepareizi vai, ja aprēķinot par pārvadājumiem maksu un papildu maksājumus, — pieļaistas kļūdas, tad par maz vai par daudz iekāsētā zuma jāatlīdzina.

§ 12. Ja dzelzceļš konstatējis pārmaksu, un ja tā par vienu billeti vai bagažas kviti pārsniez Fr. —, 50, tad pēc iespējas par to oficiāli jāpaziņo interesentam un pārmaksu iespējami ātri laikā jāatlīdzina.

§ 13. Visos citos, šīnī pantā neparedzētos gadījumos, kā arī ja starp dzelzceļiem nepastāv ipašas vienošanās, piemērojami atsevišķu dzelzceļu iekšējas satiksme noteikumi.

27. pants.

Stridi.

Stridus starp pasažieriem vai starp pē

30. pants.

Atbildības apmērs.

§ 1. Dzelzceļš atbild zem šīni nodalā minētiem noteikumiem par zaudējumiem, kas cēlušies bagažas pilnīgas vai tās daļas nozaudēšanas vai bojāšanas dēļ, laikā no tās pieņemšanas līdz izdošanai, vai par piegādāšanas nokavēšanu.

§ 2. Bagažas pilnīgas vai tās daļas nozaudēšanas vai bojāšanas gadījumā dzelzceļš no sīs atlīdzības atsvabināts, ja tas pierāda, ka zaudējumi cēlušies pasažiera vairākām vai bagažai piemītošu trūkumu, vai arī augstākas varas dēļ.

Dzelzceļš atsvabināts no atlīdzības par zaudējumiem, kas cēlušies bagažas sevišķu išpārvaldību dēļ, vai tādēļ, ka bagaža bijusi nepietiekoši iesaiņota, vai — ka no pārvadāšanas izslēgti priekšmeti tomēr nodoti kā bagaža.

Ja nemot vērā gadījuma apstākļus, zaudējumi varēja celties aiz iemesliem, kas saistīti ar bagažas sevišķām išpārvaldībām, ar nepietiekošu iesaiņojumu vai ar to, ka no pārvadāšanas izslēgti priekšmeti nodoti kā bagaža, tad tiek pieņemts, ka zaudējumi cēlušies aiz viena no šiem iemesliem, kamēr persona, kurai ir tiesība uz bagažu, nepierāda pretējo.

§ 3. Dzelzceļš atsvabināts no atlīdzības par zaudējumiem, kas cēlušies tādēļ, ka bagaža nav laikā piegādāta, ja tas pierāda, ka nokavēšanos izsaukuši apstākli, no kuriem dzelzceļš nevarēja izvairīties un kuru novēršana no tā neatkarīgas.

31. pants.

Atbildības lielums bagažas pilnīgas vai tās daļas nozaudēšanas gadījumā.

Ja uz šo noteikumu pamata dzelzceļam jāmaksā atlīdzība par bagažas pilnīgu vai tās daļas nozaudēšanu, tad var pieprasīt:

- ja zaudējumu lielums pierādīts, ūz audējuma zumas atlīdzīšanu, bet ne vairāk kā 20 frankus par katru trūkstošā brutto svara kilogramu;
- ja zaudējumu lielums nav pierādīts, paušalatlīdzību 10 franku apmērā par katru trūkstošā brutto svara kilogramu.

Bez tam atlīdzīnam: veduma maksā, muitas nodokļi un citi izdevumi par nozaudēto bagažu, nemaksājot nekādu citu zaudējumu atlīdzību, nemot vērā 35. un 36. pantos paredzētos izņēmumus.

32. pants.

Bagažas uzskatišana par nozaudētu. Nozaudētas bagažas atrašana.

§ 1. Trūkstoš bagažas gabals uzskatīts par nozaudētu pēc 14 dienu noteicēšanas, skaitot no dienas, kad pieprasīta tā izdošana.

§ 2. Ja par nozaudētu uzskatītu bagažas gabalu atrod viena gada laikā, skaitot no pieprasīšanas dienas, tad dzelzceļam par to jāzīno pasažierim, ja viņa atrašanās vieta ir zinama vai uzzinama.

§ 3. Pasažierim ir tiesība 30 dienu laikā, skaitot no pāriņojuma saņemšanas dienas, pieprasīt bagažas izdošanu bez maksas, pēc viņa izvēles gala stacijā vai izsūtīšanas stacijā, atmaksājot viņam izmaksāto atlīdzību un paturot visas tiesības uz prasību dēļ atlīdzības par nokavēšanu saskaņā ar 34. pantu vai attiecīgi 35. panta § 3.

§ 4. Ja atrasto bagažu nepieprasī § 3. paredzētā 30 dienu laikā, vai ja bagažu atrod pēc viena gada noteicēšanas, skaitot no pieprasīšanas dienas, tad dzelzceļš ar to var rikoties pēc savas valsts likumiem un noteikumiem.

33. pants.

Atlīdzības lielums bagažas bojāšanas gadījumā.

Bagažas bojāšanas gadījumā dzelzceļam jāmaksā zuma, par kādu samazinājusies bagažas vērtība, nemaksājot nekādu citu zaudējumu atlīdzību, bet nemot vērā izņēmumus, kuji paredzēti 35. un 36. pantos.

Atatlīdzības lielums tomēr nedrīkst pārsniegt:

- ja bojājuma dēļ viss sūtījums kļuvis bezvērtīgs — zumu, kurā būtu jāmaksā visa sūtījuma nozaudēšanas gadījumā;
- ja bojājuma dēļ tikai sūtījuma daļa kļuvusi bezvērtīga — zumu, kurā jāmaksā ūz sūtījuma daļas nozaudēšanas gadījumā.

34. pants.

Atlīdzības lielums par bagažas piegādāšanas nokavēšanu.

§ 1. Bagažas piegādāšanas nokavēšanas gadījumā dzelzceļam jāmaksā — ja pasažiers nepierāda, ka ūz sūtījumas dēļ cēlušies zaudējumi — atlīdzība 0,10 fr. par katru ar nokavēšanos izdotas bagažas brutto svara kilogramu, par katrām iesāktām 24 stundām, skaitot no brīža, kad pieprasīta bagažas izdošana, tomēr ne vairāk kā par 14 dienām.

§ 2. Ja pierāda, ka nokavēšanās dēļ cēlušies zaudējumi, tad par tiem jāmaksā atlīdzība, kurā nedrīkst pārsniegt šī panta § 1. nenoteiktā paušalatlīdzības četrkārtīgu lielumu.

§ 3. Šī panta §§ 1. un 2. paredzētās atlīdzības nevar pieprasīt tām gadījumā, ja pieprasīta atlīdzība, kurā māksājama par bagažas pilnīgu nozaudēšanu.

Bagažas vienas daļas nozaudēšanas gadījumā tās jāmaksā, ja to pieprasī, par bagažas nenozaudēto daļu.

Bagažas bojāšanas gadījumā tās māksājamas, ja to pieprasī, kopā ar 33. panta paredzēto atlīdzību.

35. pants.

Zaudējumu atlīdzības pieteikšana.

§ 1. Katram bagažas sūtījumam var pieteikt zaudējumu atlīdzības zumu. Ūz zuma atzīmējama uz bagažas kvites.

Ja tarītos nav noteikts citādi, tad pieteiktā zuma uzrādama tās valsts valutā, kurā bagažu nodod nosūtīšanai.

§ 2. Tādā gadījumā nemama māksa — viena ceturtā daļa no tūkstota no pieteiktais sumas par kārtīm arī nepilniem 10 km.

Tarītos ūz māksu var pazemināt, kā arī noteikt māksas minimalo lielumu.

§ 3. Ja zaudējumu atlīdzība pieteikta, tad bagažas piegādāšanas nokavēšanas gadījumā var pieprasīt:

- ja netiek pierādīts, ka ūz sūtījumas dēļ cēlušies zaudējumi — līdz pieteiktais sumas apmēram 0,20 fr. par katru ar nokavēšanos izdotas bagažas brutto svara kilogramu, par katrām 24 stundām, skaitot no brīža, kad pieprasīta bagažas izdošana, tomēr ne vairāk kā par 14 dienām;
- ja pierāda, ka ūz sūtījumas dēļ cēlušies zaudējumi — atlīdzību līdz pieteiktās sumas apmēram.

Ja pieteiktā zuma ir mazāka, nekā atlīdzības zuma, kas pienākto saskaņā ar 34. pantu, tad ūz pēdējo var pieprasīt zem a) un b), minēto atlīdzību vietā.

§ 4. Ja pierāda, ka bagažas pilnīgas vai tās daļas nozaudēšanas, vai tās bojāšanas dēļ cēlušies zaudējumi, tad par bagažu, kurai pieteikta zaudējumu atlīdzība, pēdējo var pieprasīt līdz pieteiktās sumas apmēram, kopā ar atlīdzību, kāda paredzēta 31. un 33. pantos.

36. pants.

Atlīdzības lielums dzelzceļa jauna nolūka vai rupjas nolaidības gadījumos.

Visos gadījumos, kad bagažas pilnīga vai tās daļas nozaudēšana, tās bojāšana vai ūz nokavēta piegādāšana notikusi dzelzceļa jauna nolūka vai rupjas nolaidības dēļ, pasažierim atlīdzīnam zaudējumi pilnos apmēros līdz 31., 33., 34. un 35. pantos paredzēto maksimalo zumu dubultiem apmēriem.

37. pants.

Atlīdzīnamo zumu augļi.

Pasažiers var pieprasīt augļus 6^o apmērā no atlīdzības zuma, kurā vienam piešķirta pēc vienā bagažas kvites, ja atlīdzība pārmaiņā 10 fr.

Augļi skaitāmi no 40. pantā paredzētās prasības iesniegšanas dienas, bet ja tāda netika izsniegti — no prasības ceļšanas dienas tiesas ceļā.

38. pants.

Atlīdzību atmaksā.

Katra nepienākoši saņemta atlīdzība jāatmaksā.

Krapšanas gadījumos dzelzceļam bez tam ir tiesība — neatkarīgi no sodiem, kuri uzliekami saskaņā ar likumu, saņemt atpakaļ zumu, kuras liebums līdzīns nepienākoši izmaksātai zumu.

39. pants.

Dzelzceļu atbildība par saviem darbiniekiem.

Dzelzceļš atbild par saviem darbiniekiem un par citām personām, kuras tās izlieto izpildot uzņemto pārvadāšanu.

Ja turpretī dzelzceļa darbinieki uz kāda pasažiera uzaicinājumu izpilda uzdevumus, kuri neietilpst dzelzceļa pienākumos, tad viņi uzskatāmi kā rīkojušies tā pasažiera intresēs, kura uzdevumus tie izpilda.

II nodaja.

Prasības administratīvā ceļā. No pārvadāšanas liguma izrietošo sūdzību iesniegšanas un iztiesāšanas kārtība un prasību noilgums.

40. pants.

Prasības.

§ 1. Uz pārvadāšanas liguma dibinātās, administratīvā ceļā izskirāmas prasības iesniedzamas rakstiski 42. pantā tuvāk apzīmētam dzelzceļam.

§ 2. Tiesība iesniegt prasības pieder personām, kurām saskaņā ar 41. pantu ir tiesība celt pret dzelzceļu sūdzības tiesas ceļā.

§ 3. Personai, kurai tiesība iesniegt prasību, visi pierādījumi, kā bilete, bagažas kvite u. t. t., kurus tā vēlas pēdējai pievienot, jāiesniedz originalā vai norakstā, pie kam norakstiem — ja dzelzceļš to prasa — jābūt pienācīgi apliecinātiem.

Prasības galīgai nokārtošanai dzelzceļš var pieprasīt bilēšu un bagažas kvīšu atpakaļdošanu.

41. pants.

Personas, kurām tiesība celt pret dzelzceļu sūdzības.

Celt pret dzelzceļu prasības tiesas ceļā ir tiesība tikai tām personām, kuras uzrāda biljeti vai bagažas kvīti vai, ja viņam bijetes vai bagažas kvītes uzrādišana nav iespējama, pierāda savu tiesību uz prasības celšanu.

42. pants.

Dzelzceļi, pret kuriem sūdzības ceļamas. Piekritība.

§ 1. Prasības izmaksāt atpakaļ maksas, kuji samaksātas uz pārvadāšanas liguma pamata, var celt tiesas ceļā tikai pret to dzelzceļu, kurā ūz maksas saņēmis.

§ 2. Citas no pārvadāšanas liguma izrietošās prasības var celt tikai pret izsūtīšanas stacijas dzelzceļu, gala stacijas dzelzceļu vai to dzelzceļu, uz kura noticis prasībai pamata liktais gadījums.

Pret gala stacijas dzelzceļu var celt prasību tiesas ceļā arī tad, ja tas bagažu nav saņēmis.

Prasības cēlājam ir izvēles tiesība starp minētiem dzelzceļiem; tiklīdz prasība celta, ūz tiesība izbeidzas.

§ 3. Prasības iesniedzamas tās valsts attiecīgām tiesām, pie kuji pieder dzelzceļš, pret kuji prasība tiek celta, izņemot gadījumus, kad ligumos valstu starpā vā koncesijas noteikts citādi.

Ja kāds dzelzceļu ūzējums ekspluatē vairākus dzelzceļu tīklus ar patstāvīgam pārvāldēm dažādās valstis, tad katrs no šiem dzelzceļu tīkliem uzskatāms kā atsevišķs dzelzceļš šī paragrafa nozīmē.

§ 4. Pretpreasību vai ierunu veidā var celt prasības arī pret citiem, §§ 1. un 2. ne minētiem dzelzceļiem, ja sūdzība dibinās uz tā paša pārvadāšanas liguma.

§ 5. Šī panta noteikumi nav piemērojami atpakaļprasībām dzelzceļu starpā, saskaņā ar ūz daļas III nodālu.

43. pants.

Bagažas daļas nozaudēšanas vai bagažas bojāšanas konstatēšana.

§ 1. Ja dzelzceļš uziet vai tam ir aizdomas, vai ja pasažiers apgalvo, ka daļa bagažas nozudusi vai ka bagaža bojāta, tad dzelzceļam jākonstatē tūliņ, pēc iespējas pasažiera klātbūtnē, bagažas stāvoklis un svars un, ciklā tas iespējams, zaudējuma apmērs, cēlons un laiks, kad tas noticis, sastādot par to īpašu aktu.

Uz pasažera pieprasījuma tam izsniedzams akta noraksts.

§ 2. Ja pasažiers neatizst akta konstatējumus, tad viņam ir tiesība pieprasīt, lai bagažas svārui un stāvokli, zaudējuma cēloņus un apmērus konstatētu tiesas ceļā pēc tās valsts likumiem un noteikumiem, kurā notikusi bagažas izdošana.

§ 3. Kāda bagažas gabala zuduma gadījumā pasažierim jādod pēc iespējas pilnīgs zudušā gabala apraksts, lai atvieglotu dzelzceļam pakalmelekšanu.

44. pants.

Uz pārvadāšanas liguma pamata pret dzelzceļu ceļamo prasību izbeigšanās.

§ 1. Bagažas saņemšana dzēs visas prasības pret dzelzceļu, kuji izriet no pārvadāšanas liguma.</p

45. pants.

Uz pārvadāšanas līguma pamata ceļamo prasību noilgums.

§ 1. Uz pārvadāšanas līguma pamatotas prasības noilgst pēc viena gada notecešanas, ja parāda zuma nav jau agrāk noteikta atzišanas, izlīgšanas vai tīsas sprieduma ceļā.

Turpreti triju gadu noilgumis ir zaudējumu atlīdzības prasībām, ja tām par pamatu ir dzelzsceļa jauns nolūks vai rupja nolaidība, vai 38. pantā minētais krāpšanas gadījums.

§ 2. Noilgums sākas:

- prasībām dēļ atlīdzības par bagažas daļas nozaudēšanu, bojājumiem vai piegādāšanas nokavēšanu — no bagažas izdošanas dienas;
- prasībām dēļ atlīdzības par bagažas pilnīgu nozaudēšanu — no dienas, kad bagaža būtu bijusi jāizdot;
- prasībām samaksāt vai atmaksāt veduma maksu, papildu maksas vai pie maksas, vai arī izlabot nepareizu tarifa piemērojumu, vai aritmētisku kļudu gadījumos — no dienas, kad izdarita samaksa, vai, ja nav maksāts, no dienas, kad samaksai būtu bijis jānotiek;
- prasībām samaksāt no muitas iestādes pieprasītu papildu maksu — no dienas, kad muitas iestāde cēlusi pieprasījumu;
- pārējām prasībām attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu — no dienas, kad izbeidzas bīletes derīgums.

Diena, kura apzīmēta kā noilguma sākums, noilguma laikā nav ieskaņama.

§ 3. Noilguma gaitu pārtrauc, ja pasažiers iesniedzis dzelzsceļam rakstisku prasību, saskaņā ar 40. pantu. Noilguma gaita sākās atkal no dienas, kad dzelzsceļam rakstisku paziņojumu prasību norādījis un atdevis atpakaļ tai līdziesniegos dokumentus. Pierādīt prasības ienākšanu vai paziņojuma saņemšanu un dokumentu atpakaļatdošanu piekrit tai pusei, kura uz šiem apstākļiem atsaucas.

Atkārtotas prasības noilguma gaitu nepārtrauc.

§ 4. Iepriekš minētiem noteikumiem spēkā paliekot, noilguma gaitas atcelšanai un pārtraukšanai piemērojami tās valsts likumi un noteikumi, kuri tiek celta prasība.

46. pants.

Noilgušu vai dzēstu prasību atjaunošanas nepielaižamība.

Prasības, kuras saskaņā ar 26. panta § 10., 44. un 45. pantiem skaitās dzēstas vai noilgušas, nevar celt no jauna pretpreasību, ne ierunu ceļā.

III nodaļa.

Norēķināšanās. Atpakaļprasības dzelzsceļu starpā.

47. pants.

Norēķināšanās dzelzsceļu starpā.

Katrām dzelzsceļam jāsamaksā pārējiem dalību īņemušiem dzelzsceļiem tiem pienākošos daļu no maksām par pārvadāšanu, kuras tas iekāsēs, vai kuras tam bija jāiekāsē.

48. pants.

Atpakaļprasības tiesība atlīdzības gadījumos par bagažas pilnīgu vai tās daļas nozaudēšanu vai bojāšanu.

§ 1. Ja kāds dzelzsceļš uz šo nolikumu noteikumu pamata samaksājis kādu atlīdzību par bagažas pilnīgu vai tās daļas nozaudēšanu vai par tās bojājumu, tad tam pieder atpakaļprasības tiesība attiecībā pret pārvadāšanā dalību īņemušiem dzelzsceļiem, ievērojot sekošus noteikumus:

- par zaudējumiem, kas cēlušies viena vienīga dzelzsceļa vairākās daļas, atbild Šīs dzelzsceļi viens pats;
- ja pie zaudējumu izcelšanās vairākās dzelzsceļi, tad katrs dzelzsceļš atbild par no viņa izdarītu zaudējumu. Ja gadījuma atpātākā nedod iespēju izdarīt šādu atlīdzības dalīšanu, tad atlīdzības daļas nosakamas pēc c) punktā minētiem noteikumiem;
- ja nevar pierādīt, ka zaudējumi cēlušies viena vai vairāku dzelzsceļu vairākās daļas, tad par tiem atbild visi pārvadāšanā piedalījušies dzelzsceļi, izņemot tos, kuri pierāda, ka uz viņu līnijām šie zaudējumi nav cēlušies. Sadalīšana izdarama proporcionāli tarifa kilometru skaitam.

§ 2. Gadījumā, ja kāds no šiem dzelzsceļiem ir maksātnespējīgs, tad uz viņu kritos, bet no viņa nesamaksātā daļa sadalama starp šiem dzelzsceļiem proporcionāli zaudējumiem, dzelzsceļiem proporcionāli tarifa kilometru skaitam.

49. pants.

Atpakaļprasības tiesība atlīdzības gadījumos par piegādāšanas termiņa nokavēšanu.

48. panta noteikumi piemērojami arī atlīdzībām par bagažas piegādāšanas nokavēšanu, ja nokavējums cēlies apstākļu dēļ, kuriem kā vairāgi atzīti vairāki dzelzsceļi, tad atlīdzība sadalama starp šiem dzelzsceļiem proporcionāli uz viņu līnijām nokavētām daļām.

50. pants.

Atpakaļprasību celšanas kārtība.

§ 1. Neviens dzelzsceļam, pret kuru celta atpakaļprasība, saskaņā ar 48. vai 49. pantu, nav tiesība apstrīdēt atpakaļprasību ceļā dzelzsceļa izdarīto maksājumu skumību, ja atlīdzība pamatota uz lēnuma pēc tam, kad dzelzsceļam strīdus lieta tikusi ienācīgi paziņota un tam bija dota iespēja neīst dalību procesā. Tiesa, kura iztiesājējā līmenī nosaka, piemēroties gadījuma apstākļiem, termiņus strīdus izziņošanai un dalības nemšanai līetas izspriešanā.

§ 2. Dzelzsceļam, kurš vēlas izlietot savu atpakaļprasības tiesību, jāceļ prasība un tās pašā sūdzībā pret visiem dzelzsceļiem, ar kuriem tas nav izlīdzis miera līnijā, pretējā gadījumā tas zaudē atpakaļprasības tiesību attiecībā pret tiem dzelzsceļiem, pret kuriem prasība nav celta.

§ 3. Tiesnesim jāizlej ar vienu un to pašu spriedumu visas atpakaļprasības, kas tam iestiegtas iestiešanai.

§ 4. Dzelzsceļi, pret kuriem celta sūdzība, nevar celt tālākas atpakaļprasības.

§ 5. Savienot atpakaļprasību sūdzības ar sūdzībām par atlīdzību nav atlauts.

51. pants.

Atpakaļprasību iestiešanas piekritība.

§ 1. Atpakaļprasību sūdzību izšķiršana piekrit vienīgi tiesnesim, kurš dzīvo tā dzelzsceļa atrašanās vietā, pret kuru izsniegta sūdzība.

§ 2. Ja sūdzība ceļama pret vairākiem dzelzsceļiem, tad dzelzsceļam-sūdzētājam tiesība izvēlēties starp tiesnešiem, kuriem saskaņā ar iepriekšējo paragrafu, piekritība izspriešana.

52. pants.

Atsevišķas vienošanās par atpakaļprasību celšanu.

Attiecībā uz atpakaļprasību celšanu, dzelzsceļiem paliek tiesība savā starpā vienā, iepriekš par vairākām prasībām, kuras tiem vārētu būt vienam pret otru, vai katrai gadījumu ipaši.

IV daļa.

Dažādi noteikumi.

53. pants.

Vietējo likumu piemērošana.

Gadījumiem, kuriem šie nolikumi neparedz iepašus noteikumus, piemērojami tiešīgas valsts likumi un noteikumi iekšējai satiksmei.

54. pants.

Vispārīgi noteikumi par lietas vešanas kārtību.

Visos strīdus gadījumos, kuriem par iemeslu ir šais nolikumos padotie pārvadājumi, lietu vešanas kārtība padotā tiesāšanas noteikumiem, pēc kādiem jārikojas tiesnesim, kura lieta piekrit, cik tālu šais nolikumos nav paredzēti citādi noteikumi.

55. pants.

Tiesas spriedumu izpildīšana. Apklāšana un nodrošināšana.

§ 1. Tiesas spriedumi, kas taisīti uz šo nolikumu noteikumu pamata no kompetentā tiesneša kontradiktoriiskā ceļā vai aizmuguriski, pēc viņu spēkā nākšanas, saskaņā ar noteikumiem, kādi pastāv priekš lietu iztiesāšā tiesneša, stājās spēkā katrai citai līguma slēdzēju valstī tūlīj pēc tam, kad izpildītas šīni valstī noteiktās formalitātes. Lietas caurskatīšana no jauna pēc būtības nav pielaižama.

Sis nosacījums neattiecas uz spriedumiem, kas izpildīti iepriekšējas izpildīšanas kārtībā, kā arī uz spriedumiem, ar kuriem no sūdzētāja, viņa prasības atraidišanas dēļ, tiek piespriesta neatkārīgi no tiesas izdevumu nešanas, zaudējumu atlīdzināšana.

§ 2. No kāda starptautiska pārvadājuma izrietos prasības divu dzelzsceļu starpā, ja tie abi nepieder pie vienas un tās pašas valsts, var nodrošināt ar arestu vai apklāšanu tikai uz tās valsts tiesu lēmumu pamata, pie kuras pieder dzelzsceļš, kuram prasības zumas pienākās.

§ 3. Kāda dzelzsceļa ritošo materialu, ieskaņot ar visus, attiecīgām dzelzsceļam piederošos kustamos priekšmetus, kuri pieder pie šī materiala, var aplikt ar arestu vai apklāt kādas citas, ne tās pie kuras pieder attiecīgais dzelzsceļš, valsts robežās tikai uz tās valsts tiesu lēmuma, pie kuras pieder attiecīgais dzelzsceļš.

§ 4. Tiesas izdevumu nodrošināšanu sūdzībām, ko uz starptautiskā pārvadāšanas līguma pamata, nevar prasīt.

56. pants.

Valutas. Kursi svešu valutu pārrēkināšanai un pienāšanai.

§ 1. Kā franki, šo nolikumu vai to pielikumu nozīmē skaitās zelta franki, kura vērtība iedzinās Amerikas Savienoto Valstu ¹ zelta dolaram.

§ 2. Kursi (pārrēkināšanas kursi), pēc kuriem dzelzsceļš pārrēķina ārziņes valutā uzdotās, bet iekšzemes valutā iekāsējamās zumas, dzelzsceļam jādara zinami atklātībai ar sludinājumu pie kases vai kādā citā piemērotā veidā.

§ 3. Tāpat dzelzsceļam jādara zinami atklātībai kursi (piemērīšanas kursi), pēc kuriem tas jem preti svešu valutu kā maksāšanas līdzekli.

Rīga, 1925. g. 29. oktobri.

A. Černich.
Jul. Seljamaa.

H. Celminš.
J. Pauluks.

Pielikums I (20. pants).

Bagažas kvites paraugs.

Paraugs pastāv no trim caurkopējamām lapām ar sekošu tekstu:

1. lapa.

Starptautisks bagažas sūtījums.			
(Dzelzsceļu pārvaldes nosaukums.)			
Bagažas kvites pasaknis			
no		līdz	
caur			
110 m/m	Bilešu skaitis	Vietu skaitis	Bagažas svarts kg
19			Veduma maksas aprēķins par katrai 10 kg
Vil-ciena №			bez brīvbagažas par kg ar brīvbagažu par kg
Pieteiktā zaudējuma atlīdzības zuma			
Papildu maksājumi			
Kopā samaksāts			
150 m/m			

2. lapa.

Starptautisks bagažas sūtījums.			
(Dzelzsceļu pārvaldes nosaukums.)			
Bagažas pavadzīme			
no		līdz	
caur			
Datumis	Bilešu skaitis	Vietu skaitis	Bagažas svarts kg
19			Veduma maksas aprēķins par katrai 10 kg
Vil-ciena №			bez brīvbagažas par kg ar brīvbagažu par kg
Pieteiktā zaudējuma atlīdzības zuma			
Papildu maksājumi			
Kopā samaksāts			

3. iapa, priekšpuse.

Starptautisks bagažas sūtījums.

(Dzelzsceļu pārvadāšanas nosaukums.)

Bagažas kvīte.

līdz

Datums 19. g.	Bija skaitis	Viehu skaitis	Bagažas svars kg	Bagažas veduma maksas.	
				Veduma maksas bez brīvbagāžas par aprēķins par kārtiem 10 kg	kg
Vil- ciena Nr.					

Pieteiktā zaudējumu atlīdzības summa
Papildu maksājumi
Kopā samaksāts

*) Dz. Izseči izpilda šo rubriku pēc vajadzības.

3. iapa, mugurpuse.

Pārvadāšanai pieņemto noteikumus, kādi paredzēti noteikumos par pasažieriem un bagažas pārvadāšanai, kā arī attiecīgos tarifos.

Pasažierim jābūt klāt pie viņa bagažas pārbaudišanas no muitas, nodokņu, finansu, policijas un citām administratīvām iestādēm, ciklām attiecīgās iestādes nepielaiž izņēmumus.

Otrs pusē izrādīto bagažu izdod pret šo kvīti.

ПОЛОЖЕНИЕ о перевозке грузов в прямом сообщении железных дорог С. С. С. Р., Латвии и Эстонии.

Раздел I.

Предмет и объем действия Положения.

Ст. 1.

Железные дороги и перевозки, на которые распространяется настоящее Положение.

§ 1. Настоящее Положение применяется ко всем перевозкам грузов, предъявленным к перевозке при накладных прямого сообщения для следования по территории по крайней мере двух из договаривающихся сторон.

§ 2. Настоящее Положение не применяется:

1. К отправкам, станции отправления и назначения коих находятся в одной и той же стране и которые проходят территорию другой страны только транзитом:

a) если транзитный участок эксплуатируется дорогой страны отправления;
b) если транзитная линия не эксплуатируется дорогой страны отправления, но заинтересованные дороги заключили особое соглашение, по которому эти отправки не должны рассматриваться как международные.

2. К отправкам между станциями двух соседних стран, если перевозка выполняется на всем протяжении дорогами одной из стран, при условии, однако, если отправитель, составляя соответственно накладную, желает применения внутренних правил, обязательных для этих дорог, и если к этому со стороны другой участующей в перевозке страны препятствий не встречается.

Ст. 2.

Участие в перевозке других, кроме железных дорог, предприятий.

§ 1. Кроме железных дорог, могут быть включены в прямое сообщение, под ответственностью одной из договаривающихся стран, регулярно действующие автомобильные и судоходные линии, являющиеся продолжением железнодорожного сообщения по выполнению международных перевозок.

§ 2. На владеющие этими сообщениями предприятия распространяются все права и обязанности, которые по настоящему Положению предвидены для железных дорог, за исключением тех отклонений, которые зависят от способа выполнения перевозки. Эти отклонения, однако, не могут противоречить правилам ответственности, установленным настоящим Положением.

§ 3. Всякая страна, которая пожелает включить в прямое сообщение, указанные в § 1 линии, должна заботиться, чтобы означенные в § 2 отклонения были опубликованы тем же порядком как и тарифы.

Ст. 3.

Предметы, недопускаемые к перевозке.

К перевозке совершающей на основании настоящего Положения, при соблюдении предусмотренных § 2 ст. 4 указаний, не допускаются:

- те предметы, которые составляют монополию почтового ведомства хотя бы одной из участующих в перевозке стран;
- те предметы, которые по своему объему, весу или свойствам не могут быть перевозимы, в силу условий подвижного состава или иных устройств хотя бы одной из железных дорог, участвующих в данной перевозке;
- те предметы, перевозка коих запрещена по законам или в интересах общественного порядка, хотя бы в пределах одной из участующих в данной перевозке стран;

4. за исключением условно допускаемых к перевозке предметов.

A. Взрывоопасные предметы, как-то:

- разрывные снаряды и огнестрельные припасы,
- боевые припасы,
- зажигательные вещества и фейерверки,
- стущенные, разжиженные или под давлением растворимые газы,
- вещества, которые при соприкосновении с водой образуют взрывоопасные или поддерживающие горение газы.

Вещества, которые не служат целям стрельбы и взрыва, не считаются по настоящему Положению взрывоопасными веществами, если соприкосновение их с огнем не вызывает взрыва и когда они при ударе и трении не более восприимчивы чем динитробензол.

B. Самовоспламеняющиеся вещества.

C. Вещества отвратительного вида и зловонные.

Ст. 4.

Предметы, условно допускаемые к перевозке.

§ 1. Нижеследующие предметы допускаются к перевозке по международным накладным при следующих условиях:

- перечисленные в приложении первом к настоящему Положению предметы при указанных там же условиях;
- перевозка пассажиров при соблюдении нижеследующих условий:
 - перевозка совершается большой скоростью при сопровождении специально для этой цели поставленного лица, если перевозка машина скоростью или без провожатого не допущена везущими вахтами в перевозке железных дорог;
 - проводзия плата должна быть внесена при отправлении;
 - перевозка подчиняется специальным законам и административным постановлениям каждого отдельного государства, если между участвующими государствами не существует на этот счет особого соглашения.

3. Подвижной состав железных дорог на своих осях допускается к перевозке как груз, под условием, что железная дорога докажет годность его к передвижению и засвидетельствует это надписью из нем же или особым удостоверением.

Паровозы, тендера и моторные вагоны сопровождаются кроме того сведущим агентом отправителя, специально для производства смазки их в пути.

4. Перевозка живности допускается при следующих условиях:

- живность, за исключением мелких животных, сданных к перевозке в прочь занесенных клетках, ящиках, корзинах и т. д., должны сопровождаться поставленным от отправителя провожатым. Сопровождение, однако, не обязательно в случаях, когда в прямых международных тарифах или соглашениях железных дорог предусмотрены исключения;
- отправитель обязан подчиниться санитарно-административным предписаниям стран отправления, назначения и транзитных. Он должна приложить все необходимые для этой цели сопроводительные документы.

5. Предметы, нагрузка и перевозка коих по мнению дороги отправления вызывает, ввиду условий подвижного состава или других устройств одной или нескольких участвующих в данной перевозке железных дорог, особые затруднения, принимаются к перевозке при условиях, устанавливаемых для каждого отдельного случая.

§ 2. Две или несколько из договаривающихся стран могут войти в особые между собою соглашения о допущении к перевозке на особых условиях между этими странами некоторых предметов, исключенных из перевозки согласно настоящего Положения, или о допущении к перевозке между этими странами перечисленных в приложении I-м предметов на облегченных условиях.

Железные дороги могут по соответствующим тарифным постановлениям допускать к перевозке некоторые исключенные из перевозки предметы или же применять менее строгие условия к предметам, условно допущенным к перевозке.

Ст. 5.

Обязанность совершения перевозок для железных дорог.

§ 1. Каждая подчиненная настоящему Положению железная дорога обязана выполнять перевозку всех допущенных к перевозке по этому Положению грузов, на предусмотренных в таком условиях, если:

- отправитель подчиняется постановлениям этого Положения,
- перевозка возможна при обычных перевозочных средствах,
- выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которых дорога не в состоянии избежать или устранение которых не зависит от железной дороги.

§ 2. Железная дорога не обязана принимать к перевозке предметы, нагрузка, перегрузка или выгрузка которых требует применения специальных приспособлений, если станции, где таковые операции должны быть произведены, не снабжены этими приспособлениями.

§ 3. Железная дорога не обязана принимать грузы к перевозке, ходяко отправка их не может последовать немедленно; местные обязательные для станций отправления постановления определяют случаи, когда станции обязана принимать грузы предварительно на хранение на складе, если отправка их не может последовать немедленно.

§ 4. Отправка грузов производится в том порядке, в каком они были приняты к перевозке, за исключением случаев, предвиденных в следующих параграфах.

§ 5. Если общественные интересы или нужды эксплуатации потребуют, то подлежащее учреждение может распорядиться:

- прекратить движение совсем или частично,
- прекратить прием некоторых грузов или же допустить прием их известных условиях,
- установить для перевозки некоторых грузов преимущественную очередь.

Эти меры должны быть опубликованы.

Каждая железная дорога может отказать в приеме груза, перевозка которого указанного рода ограничения, — не может быть совершена.

§ 6. Всякое нарушение установленных этим Положением правил может быть право искать вознаграждения за причиненный через это ущерб.

Раздел II. Договор перевозки.

Глава I.

Формы и условия договора перевозки.

Ст. 6.

Содержание и форма накладной.

§ 1. Для каждой международной отправки, производимой на основании настоящего Положения, отправитель должен представить накладную согласно формам, установленной в приложении № 2 к настоящему Положению.

Бланки накладных должны быть напечатаны на прочной белой писчей бумаге; они имеют для большой скорости на лицевой и обратной стороне у верхнего и нижнего краев красные полосы шириной не менее 1 сантиметра.

§ 2. Международные тарифы или соглашения между железными дорогами устанавливают, на каком языке должны быть напечатаны бланки накладных.

При отсутствии указаний в тарифе или соглашениях, бланки должны быть напечатаны на одном из официальных языков страны отправления; они должны кроме того иметь французский или немецкий или итальянские тексты и могут содержать переводы на другие желательные языки. Подлежащая заполнению отправителем часть накладной должна всегда заполняться на одном из официальных языков страны отправления. Международные тарифы или особые соглашения между железными дорогами устанавливают какие переводы должны быть сделаны. При отсутствии таких соглашений отправитель обязан прилагать или французский или немецкий или итальянский переводы.

§ 3. Те части накладной, которые обведены жирными чертами, заполняются железною дорогою, остальные же части отправителем. Отправитель должен прочеркивать те графы, которые он составляет незаполненными.

§ 4. Предъявление белого бланка или бланка с красными полосами указывает, малой или большой скоростью должен быть отправлен груз. Требование отправки груза на часть пути следования большой скоростью и часть малой — недопускается, если между заинтересованными дорогами не имеется на то особого соглашения.

§ 5. Накладные с переправками и подчистками не принимаются. Зачеркивания допускаются, если отправитель удостоверяет их своею подписью и если он отмечает прописью исправление чисел, когда это касается числа или веса мест.

§ 6. Данные, вносимые в накладную, должны быть написаны или напечатаны нестирающимся шрифтом.

Накладная должна содержать следующие данные:

- место и время составления накладной,
- обозначение дороги отправления,
- обозначение дороги и станции назначения со всеми подробными данными, необходимыми в целях предотвращения возможности смешения различных станций одной и той же местности или местностей, носящих одно и то же или сходственные наименования,
- наименование и местожительство получателя. Получателем может быть указано только одно лицо, фирма или юридическое лицо. Указание получателем станции назначения или ее начальника разрешается только в случаях, когда применяемый тариф это определенно допускает.

Адреса, не заключающие наименования получателя, как-то: „распоряжение...“ или „предъявителю дубликата“ не допускаются,

e) указание наименования груза, его веса или заменяющие указания веса сведения, согласно правилам перевозки дороги отправления; кроме того для груза отправляемого отдельными местами, число мест, род упаковки, знаки (марки) и номера мест, а при грузах, нагруженных коих должна производиться отправителем, род, № и знаки вагона дороги собственники.

Грузы должны быть наименованы:
приведенные в приложении I-м грузы — по указанным там же наименованиям,
приведенные в классификации и тарифах грузы — по указанным там же наименованиям,

остальные грузы — по общепринятым в торговле поименованиям.

Если в накладной недостаточно места, предназначенного для обозначения груза, то обозначение предметов может быть сделано на тщательно прикрепленных к накладной листах подписанных отправителем,

f) подробное обозначение сопровождающих груз документов, требуемых как таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными властями, приложенных к накладной или обозначенных сданными на определенной станции,

g) имя и фирму отправителя, удостоверенную его подписью, а также указание его адреса, дополненного по его усмотрению телеграфным или телефонным адресом.

Подпись отправителя может быть напечатана или наложена штемпелем, если это допускают законы и правила, обязательные для станции отправления. Отправителем в накладной может быть только одно лицо, юридическое лицо или фирма.

Накладная кроме того может содержать еще следующие данные:

h) указание „до востребования на станции“ или „доставить по адресу“, если последний способ доставки установлен на станции назначения (ст. 16 § 2). Взрывчатые, огнеопасные и легковоспламеняющиеся вещества не могут быть адресованы на ст. до востребования,

i) требование применения на основании § 10 ст. 11 и ст. 34 определенных тарифов, специальных или исключительных,

j) заявленную, согласно ст. 35, сумму вознаграждения за неисправную доставку груза,

k) указание платежей, которые отправитель принимает на себя согласно ст. 17,

m) размер наложенного на груз платежа и издержек, произведенных на основании ст. 19 железной дорогой,

n) указание пути следования, с обозначением станций, на которых имеют быть исполнены таможенные обрядности, равно как и осмотры акцизных, полицейских и других административных властей;

o) обозначение уполномоченного, согласно ст. 15.

§ 7. Иные заявления могут быть внесены в накладную только тогда, когда они предписаны законами и правилами одной из стран и не противоречат настоящему Положению.

Воспрещается заменять накладную другими документами или прилагать к ней другие документы, кроме допущенных настоящим Положением.

Кроме того, если законы и правила, обязательные для станций отправления, это предписывают, отправитель обязан кроме накладной составить документ, который предназначен оставаться на железной дороге и служить ей доказательством договора перевозки.

§ 8. Включение нескольких предметов в одну накладную не допускается, если предметы эти по своему свойству не могут быть совместно погружены без ущерба и без нарушения таможенных, акцизных, полицейских и других административных правил.

§ 9. Те грузы, нагрузка и выгрузка которых производится отправителем или получателем, должны сопровождаться особыми накладными, не заключающими в себе ни одного груза, вагонка и выгрузка коих производится железной дорогой. Равным образом должны быть составлены особые накладные для предметов, указанных в ст. 4.

§ 10. Одна накладная не может обнимать больше чем нагрузку только одного вагона, за исключением нераздельных предметов, требующих для своей перевозки более одного вагона. Это правило, однако, не имеет силы, если особые предписания для определенного сообщения или тарифы допускают сдачу нескольких вагонов по одной и той же накладной на весь путь следования.

§ 11. Отправитель имеет право включать на нижней части обратной стороны накладной следующие заметки, которые, однако, служат сведениями только для получателя и от которых для железной дороги не возникает ни обязательств, ни ответственности:

„отправка NN“,
„по приказу NN“,
„в распоряжение NN“,
„для переотправки NN“,
„застраховано у NN“,
„для корабля NN“,
„из корабля NN“,
„для вывоза в NN“.

Каждая из этих заметок должна относиться только ко всей отправке.

Ст. 7.

Ответственность за внесенные в накладную данные.
Дополнительные сборы. Мероприятия при наличии перегруза.

§ 1. Отправитель отвечает за верность помещенных в накладной сведений и заявлений, он несет все последствия их неправильности, неточности, неполноты и невнесения их в надлежащее предусмотренное место.

§ 2. Железная дорога имеет всегда право проверять, соответствует ли содержимое грузовых мест показаниям накладной. Отправитель или получатель должны быть соответственно приглашены для присутствования при проверке, если последнее имеет место на станции отправления или на станции назначения. Если приглашенное лицо не явится или если проверка имеет место в пути, то насколько законы или правила страны, в которой производится проверка, другого порядка не предписывают, должны быть приглашены два свидетеля не из железнодорожного персонала. Если отправка не отвечает приведенным в накладной данным, расходы происшедшие и связанные с проверкой, налагаются на груз, если они не будут возмещены на месте проверки.

§ 3. Законы и правила каждой страны определяют условия, при которых железная дорога имеет право или обязанность определять или проверять вес груза и число грузовых мест, а также установить действительную тару вагона.

§ 4. При перевеске груженого вагона на вагонных весах, вес груза определяется путем вычитания из общего веса груженого вагона обозначенного на вагоне тары, если отдельная перевеска порожнего вагона на дала другого веса тары.

§ 5. Неправильное, неточное или неполное указание или заявление в накладной, если такие как последствия вызовут либо принятие к перевозке предметов, к перевозке которых не допускаемых согласно пункта 4-го ст. 3, либо применение пониженного тарифа или затруднение в правильном применении тарифа, точно также несоблюдение предписанных приложением I мер предосторожности, равно и обнаружение перегруза вагона, нагруженного самим отправителем, налагает обязанность уплатить добавочную плату независимо от дополнительной уплаты разницы в платежах по перевозке и независимо от вознаграждения за произошедшие убытки, если таковые имели место, и независимо от уголовного взыскания.

Добавочная плата определяется следующим образом:

- при неправильном, неточном или неполном обозначении не допущенных к перевозке согласно п. 4 ст. 3 или приведенных в приложении I-м предметов, а также при несоблюдении предписанных в этом приложении мер предосторожности, добавочная плата определяется:
для предметов, недопущенных к перевозке, согласно
п. 4 ст. 3 — 15 франков,
для предметов, | класс I группа Ia — 15
приведенных в | 1b, 1c, 1d — 10
приложении I-м | 1e, кл. II и III — 5
IV, V и VI — 1

за килограмм веса брутто каждого отправляемого места

Если правила внутреннего сообщения той железной дороги на которой обнаружилась неправильность, предусматривает более низкие добавочные платы, то применяются последние;

- при неправильном, неточном или неполном обозначении отправки, содержащей предметы, кроме предвиденных в п. „a“, добавочная плата взымается в двойном размере разницы между провозной платой, исчисляемой при неправильных, неточных и неполных данных о грузе от станции отправления до станции назначения и провозной платой, подлежащую взысканию при правильных, точных и полных данных. Добавочная плата не может быть ниже одного франка даже если нет разницы в провозных plataх.

Если правила внутреннего сообщения той железной дороги, на которой обнаружилась неисправность, предусматривают более низкие добавочные платы, то применяются последние;

- в случае указания веса меньше действительного веса груза, добавочная плата составит двойную разницу между провозной платой за объявленный вес и платой за действительно оказавшийся вес, от станции отправления до станции назначения;

d) в случае перегруза вагона, нагруженного отправителем, добавочная плата равняется 6-ти кратной провозной плате от станции отправления до станции назначения за вес, превышающий предельную норму нагрузки. Перегрузом считается, когда вес груза вагона превышает установленную следующим образом предельную норму нагрузки вагона; если вагон имеет только одну надпись, указывающую вес допускаемой нагрузки, то таковой принимается за нормальный вес нагрузки; предельным весом считается тогда этот нормальный вес, с прибавлением 5%.

Если вагон имеет две надписи, то меньшее число указывает нормальную нагрузку, а большее — предельную нагрузку;

- если обнаружится в одном и том же вагоне неправильное указание веса, меньшего против действительного, а также перегруз, то добавочные платы взымаются отдельно в обоих случаях за оба нарушения.

§ 6. Подлежащие согласию § 5 взысканию добавочные платы налагаются на перевозимый груз, несмотря на то, в каком месте были установлены факты, вызывающие взимание добавочных плат.

Если ценность груза не покрывает добавочных плат или если получатель отказывается от приема груза, то отправитель обязан возместить недоборы.

- Добавочная плата не причитае ся:

a) в случае неточного указания веса, если на основании правил, действующих на станции отправления, взвешивание железной дорогой обязательно;

- b) в случае неточного указания веса или перегруза вагона, если отправитель потребовал в накладной, чтобы взвешивание было произведено железной дорогой;
- c) в случае перегруза, происшедшего в пути от атмосферических влияний, если отправитель докажет, что при загрузке вагона он исполнил правила, действующие на станции отправления;
- d) в случае последовавшего во время перевозки увеличения веса груза, не повлекшего за собою перегруза, если отправителем будет доказано, что это увеличение веса произошло от атмосферических влияний.

§ 8. Если перегруз вагона обнаружен станцией отправления или одной из промежуточных станций, то излишний груз может быть отгружен из вагона даже если нет повода к начислению добавочной платы. В этом случае должен быть немедленно, через станцию отправления, извещен отправитель, для соответствующего распоряжения относительно отгруженному излишку.

Провозная плата за излишек груза за пройденное расстояние исчисляется по тарифу, применяемому к общей отправке, с начислением в подлежащих случаях предвиденной в § 5 настоящей статьи добавочной платы; расходы по отгрузке исчисляются по тарифу дополнительных сборов дороги, производившей отгрузку.

Если отправитель распорядится о возвращении или о дальнейшем отправлении отгрузки, то таковой рассматривается как отдельная отправка.

Ст. 8.

Заключение договора перевозки. Дубликат накладной.

§ 1. Договор перевозки считается заключенным с момента принятия станцией отправления груза с накладной к отправке.

Принятие груза к отправлению удостоверяется наложением на накладной штемпеля станции отправления, обозначающего день, месяц и год, когда сие последовало.

§ 2. Наложение штемпеля должно последовать немедленно после окончательной сдачи всех грузов, отправляемых по данной накладной и по времени отправителем принятых им на себя платежей. Отправитель может требовать, чтобы наложение штемпеля было произведено в его присутствии.

§ 3. По наложении штемпеля накладная служит доказательством договора перевозки.

§ 4. Однако, относительно грузов, нагрузки которых обязаны производить отправитель согласно тарифам или особым с ним соглашениям, насколько такие соглашения дозволены на станции отправления, заключающиеся в накладной сведения, относящиеся до веса и числа грузовых мест, могут служить лишь тогда доказательством против железной дороги, когда проверка веса и числа мест была произведена железной дорогой и удостоверена в накладной.

§ 5. Железная дорога обязана удостоверить принятие груза и день приема его для отправления на дубликате накладной, который должен быть предъявлен дороге отправителем одновременно с накладной.

Этот дубликат не имеет силы ни накладной, сопровождающей груз, ни коносамента.

Ст. 9.

Основания для исчисления провозных плат. Тарифы и путь следования.

§ 1. Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно закону действующим и установленным порядком опубликованным тарифам. Эти тарифы должны содержать все потребные для исчисления провозной платы и дополнительных сборов сведения, а также в подлежащих случаях условия учреждения курсовых расчетов по различным валютам.

§ 2. Тарифы должны содержать указание, к какой скорости перевозки они относятся и все особые условия для разного рода перевозок. Если одна из дорог имеет для всех грузов или некоторых из них или для известных участков только один тариф для одного рода перевозки, то этот тариф применяется ко всем отправкам, несмотря на то, сопровождается ли она накладной малой или большой скорости; при этом предвиденные в § 4 ст. 6 и ст. 11 настоящего Положения сроки доставки действительны соответственно роду накладной.

Тарифы должны применяться ко всем одинаковым образом. Тарифные правила действительны постольку, поскольку они не противоречат настоящему Положению; в противном случае они не действительны.

§ 3. а) Если отправитель в накладной указал путь следования, то провозная плата исчисляется по этому пути.

Указание станций, на которых должны быть произведены предписанные таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными учреждениями обрядности, равносильно указанию пути следования.

б) Если отправитель указал в накладной только тарифы, которые должны быть применяемы, то железная дорога применяет эти тарифы, поскольку это указание достаточно для установления станций, между которыми должны применяться эти тарифы.

Железная дорога выбирает между путями следования, для которых эти тарифы действительны в день заключения договора о перевозке, путь, который по ее мнению кажется самым выгодным для отправителя.

с) Если отправитель указал в накладной уплату провозной платы до какой либо промежуточной станции согласно условий, предвиденных § 1 ст. 17, то железная дорога выбирает из направлений через указанную станцию то направление, которое по ее мнению является самым выгодным для отправителя. Плата за провоз исчисляется по тарифам выбранного железной дорогой пути следования.

д) Когда в случаях, указанных выше в пунктах „а“ и „с“, между станциями отправления и назначения, обозначенного согласно пункта „а“ пути следования или между станцией отправления и указанной под пунктом „с“ станцией, существует международный тариф, то применяется этот тариф, если во время приема груза к отправлению применению не препятствуют невыполнимые условия.

е) Если приведенные отправителем сведения недостаточны для установления всего пути следования или тарифов или если одно из этих данных противоречат другим, железная дорога выбирает путь следования или тарифы, которые по ее мнению являются самыми выгодными для отправителя. Относительно станций, упомянутых в абзаце 2 пункта „а“, железная дорога всегда руководствуется данными накладной и насколько возможно другими указаниями отправителя.

Если, однако, между станцией отправления и назначения существует международный тариф, то применяется последний, при условии, что установленный им путь следования соответствует данным накладной, касающихся упомянутых в абзаце 2 пункта „а“ станций и что применению его не препятствуют другие невыполнимые условия.

ж) При всех указанных выше случаях сроки доставки исчисляются на основании указанного отправителем или выбранного железной дорогой путем следования.

з) Если отправитель указал путь следования груза, то железная дорога, кроме упомянутых в § 5 ст. 5 и § 1 ст. 23 случаев, для совершения такой перевозки, вправе применить другое направление только при нижеследующих условиях:

- 1) чтобы платежи по перевозке и сроки доставки не превышали расходов и сроков при следовании по пути, указанному отправителем;
- 2) чтобы предписанные таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными учреждениями обрядности всегда имели место на станциях указанных отправителем.

Отправитель должен быть извещен, если перевозка совершилась по иному пути, чем им указан.

б) В случаях, указанных в пунктах „б“, „с“ и „е“ (1-й абзац) настоящего §, железная дорога ответственна за могущие произойти убытки из-за выбора пути следования или тарифов только при наличии злого умысла или явного упущения.

§ 4. Сверх платежей и разных дополнительных сборов, предусмотренных тарифами, не могут быть взимаемы в пользу железных дорог никакие иные суммы, кроме израсходованных железными дорогами пошлин по вывозу ввозу, не означенных в тарифе издержек за перевозку грузов с одной станции на другую и расходов на исправления внешней и внутренней упаковки товаров, необходимой для обеспечения их сохранности и иных подобных издержек. Эти издержки должны быть подлежащим образом удостоверены и отдельно обозначены в накладной, с приложением к оной оправдательных документов. Если возвращение этих издержек лежит на обязанности отправителя, оправдательные документы не выдаются получателю вместе с накладной, но высыпаются отправителю вместе со счетом издержек согласно ст. 17.

Ст. 10.

Запрещение частных соглашений.

Всякое частное соглашение, которое имело бы последствием предоставление одному или нескольким отправителям уменьшения провозной платы против тарифов, формально воспрещается и считается неимеющим законной силы. Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим порядком опубликованы и при одинаковых условиях доступны всем в равной степени а также понижения, предоставленные для потребностей железнодорожной службы, общественных учреждений и благотворительных целей.

Ст. 11.

Сроки доставки.

§ 1. Сроки доставки не должны превышать нижеследующих предельных норм:

- а) для грузов большой скорости:

1) срок отправления груза	1 сутки
2) срок перевозки на каждые начатые 250 тарифных километров	1
- б) для грузов малой скорости:

1) срок отправления груза	2
2) срок перевозки на каждые начатые 250 тарифных километров	2

§ 2. Если перевозка проходит по нескольким соединенным между собою железнодорожным линиям, то срок перевозки исчисляется для всего расстояния между станцией отправления и станцией назначения; срок отправления груза входит в расчет только один раз, независимо от числа дорог следования.

§ 3. Законы и правила каждой страны определяют в какой мере подведомственные им железные дороги могут назначать дополнительные сроки доставки в нижеследующих случаях:

- а) для отправок, которые пользуются:
 - или морскими или внутренними водными путями посредством паромов или судов,
 - или сухопутной железной дорогой без железных дорог,
 - или устройствами, соединяющими две дороги одной и той же сети или разных,
 - или железными дорогами второстепенного значения,
 - или линией, отличной от нормальной колеи;
- б) для и ключительных обстоятельств, имеющих последствиями:
 - необыкновенное увеличение движения, или необычайные затруднения в движении.

Дополнительные сроки доставки должны быть всегда исчислены в целых сутках

§ 4. Дополнительные сроки доставки, обусловленные обстоятельствами, предвиденными в пункте „а“ § 3, должны быть упомянуты в тарифах.

Предвиденные в пункте „б“ § 3 дополнительные сроки должны быть объявлены, и до объявления они не действительны.

§ 5. Срок доставки исчисляется начиная с полуночи с принятия груза согласно § 1 ст. 8.

§ 5. Срок доставки считается соблюденным, если груз выдан до истечения срока получателю или лицу, которое по правилам дороги выдачи имеет право на получение груза или если оно извещено о прибытии груза. Законы и правила каждой страны определяют каким образом удостоверяют вручение получателю письменного уведомления о прибытии груза. Для грузов, не подлежащих доставлению дорогой получателю надом и о прибытии которых не обяжана дорога письменно извещать получателя срок доставки считается соблюденым, если до истечения его груз был предоставлен в распоряжение получателя на станции назначения.

§ 7. Течение срока доставки приостанавливается на все время задержек для выполнения таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей, а также на все время полного перерыва движения, временно препятствующего началу или продолжению перевозки по железным дорогам, если такой перерыв не может быть поставлен в вину железной дороге.

Точно также приостанавливается течение срока доставки на время выполнения предвиденных в §§ 2 и 3 ст. 7 операций, а также на время возникшей задержки, которая произошла из-за позднейших распоряжений отправителя согласно ст. 21.

Кроме того срок доставки приостанавливается при перевозке живности на время:

- а) задержки их на станции для поения;
- б) задержки из-за административных мероприятий;
- в) ветеринарного осмотра.

§ 8. Течение срока доставки приостанавливается для грузов малой скорости в воскресные и законом установленные праздничные дни. Течение срока доставки груза большой скорости начинается днем позже, если день следующий за приемом груза, приходится воскресенье или законом установленный праздник.

Равным образом если последний день срока доставки приходится на воскресенье или законом установленный праздник, то срок истекает лишь на следующий за ними день.

Эти правила, однако, не применяются к грузам большой скорости, если в стране отправления или назначения станции открыты по воскресеньям и праздничным дням для операций.

§ 9. Если законы и правила какой либо страны устанавливают, что операции по большой скорости по воскресеньям и определенным законом установленным праздникам полностью или частично не производятся, сроки доставки соответственно удлиняются.

§ 10. Если по законам или правилам какой либо страны допускаются специальные или исключительные пониженные тарифы с удлиненными сроками доставки, то железные дороги этой страны могут эти тарифы с удлиненными сроками доставки применять также к международному сообщению.

Ст. 12.

Состояние груза. Упаковка.

§ 1. Если железная дорога принимает к перевозке груз с явными следами повреждения, то она может потребовать, чтобы состояние груза было бы особо отмечено в накладной.

§ 2. Отправитель обязан прочно упаковать груз, насколько свойство груза требует упаковки для предохранения от полной или частичной утраты и повреждения во время перевозки, а также во избежание учинения личного вреда или повреждения перевозочных средств или других грузов.

В остальном отношении упаковка должна соответствовать тарифным постановлениям и распоряжениям, действующим на дороге отправления.

§ 3. Если отправитель не исполнил предписания § 2, то железная дорога имеет право или отказаться от приема груза или потребовать, чтобы отправитель удостоверил на накладной путем подробного описания отсутствие упаковки или ее недостаточности.

§ 4. Отправитель ответствует за последствия удостоверенных таким путем в накладной отсутствия или недостатков упаковки, а равно и недостатков, незаметных снаружи. Все убытки, происходящие от этих недостатков упаковки, падают на отправителя, который, в случае убытков для железной дороги, возмещает ей таковые. Отправитель ответствует также за видимые снаружи недостатки упаковки, которые в накладной не удостоверены, если наличие этих недостатков будет доказано железной дорогой.

§ 5. Если отправитель обыкновенно отправляет с одной и той же станции однородные грузы, требующие упаковки, и если эти грузы сдаются им без упаковки или же с одними и теми же недостатками упаковки, то ему предполагается, в отступление от предусмотренных § 3 требований, подать на такую станцию вместо особых для каждой отправки заявлений общее заявление по образцу приложения 3 к настоящему Положению. В таком случае накладная должна содержать указания о подаче на станции отправления общего заявления.

§ 6. За исключением отступлений, определено предвиденных тарифами, отправитель обязан снабжать каждое грузовое место (неповагонной отправки) четкими нестирающимися наружными знаками, которые не допускали бы ошибок, и должны быть вполне тождественны с указанными в накладной знаками. Кроме того отправитель обязан снабдить каждое грузовое место ярлыком, на котором нестирающимися шрифтом указана станция назначения. Равным образом должны быть обозначены наименование и адрес получателя, если это предусмотрено правилами дороги отправления, а именно: либо наружной надписью, либо помещением надписи внутри сложенного ярлыка, который может быть вскрываем только в случаях отсутствия накладной. Старые надписи или ярлыки должны быть отправителем зачеркнуты или удалены.

§ 7. За исключением отступлений, определено предвиденных тарифами, предметы легко разсыпающиеся (как-то: стеклянные изделия, фарфор, гончарные изделия), предметы легко разсыпающиеся в вагонах (как-то: орехи, плоды, фрукт, камни) и грузы могущие загрязнить или повредить другие отправки (как-то: уголь, известняк, зола, обыкновенные и красильные земли) могут быть перевозимы только повагонными отправками, разве только эти грузы так упакованы или увязаны, что они не могут разбиться, растрескаться, загрязнить или же повредить другие отправки.

Ст. 13.

Сопроводительные документы по выполнению таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей. Таможенные пломбы.

§ 1. Отправитель обязан приложить к накладной все действующие сопровождать груз документы, которые необходимы для исполнения, до сдачи груза получателю, таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей. Эти документы могут относиться только к тем грузам, которые значатся только в данной накладной, если административных и тарифных правилах не предусмотрен другой порядок.

Если такие документы не могут быть приложены к накладной, вследствие подачи их на одной из пограничных станций, накладная должна содержать в себе точные указания места, куда таковые сданы.

§ 2. Железная дорога не обязана проверять верность и достаточность этих приложенных документов.

Отправитель ответственен перед железной дорогой за все убытки, могущие последовать вследствие отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов, за исключением случаев виновности самой железной дороги.

Железная дорога ответственна в порядке постановления раздела III за последствия утери, упомянутых в накладной и приложенных к последней, согласно пункта f § 6 ст. 6, документов.

§ 3. Отправитель обязан заботиться, согласно таможенным правилам, об упаковке и укрытии груза. Железная дорога может отказать в приеме грузов с поврежденными или неисправными таможенными пломбами.

Глава II.

Выполнение договора перевозки.

Ст. 14.

Прием и нагрузка грузов.

§ 1. Порядок приема грузов определяется законами и правилами, действующими на станции отправления.

§ 2. Нагрузка является обязанностью железной дороги или отправителя, в зависимости от правил, действующих на станции отправления, поскольку настояще Положение не содержит других указаний, или поскольку в накладной не содержится указания на заключенное особое между отправителем и железной дорогой соглашение.

§ 3. Перевозка грузов должна совершаться или в крытых или открытых или в особо приспособленных вагонах или в открытых вагонах с укрытием грузов, согласно правил прямых международных тарифов, поскольку в настоящем Положении в этом отношении не имеется иных указаний. При отсутствии прямых международных тарифов или если таковые в этом отношении не содержат, для всего пути следования груза обязательны правила действующие на станции отправления.

Ст. 15.

Таможенные, акцизные, налоговые, полицейские и другие административные обрядности.

§ 1. Во время нахождения груза в пути исполнение таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей лежит на обязанности железной дороги. Последняя под свою ответственность может поручить эти обязанности комиссару или взять их на себя. При этом в другом случае на железной дороге лежат обязательства комиссару. Отправитель имеет право самолично или через указанного в накладной уполномоченного присутствовать при исполнении указанных в пред-

дущем абзаце обрядностей для сообщения всех необходимых сведений и для заявления своих замечаний, но это не дает ему, однако, права ни на принятие груза во владение, ни на совершение самому этих обрядностей.

Если отправителем для совершения таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей указан такой порядок, который правилами не допускается, то железная дорога поступает так, как найдет более выгодным для заинтересованного лица, и извещает отправителя о принятых мерах.

§ 2. Когда на станции назначения имеется таможенное учреждение и в накладной предписывается совершать таможенные обрядности на станции назначения или за отсутствием такого предписания груз прибудет на станцию назначения без таможенного осмотра, то получателю предоставляется право совершать на станции назначения самому таможенные обрядности. Если он воспользуется этим правом, то должен предварительно внести все лежащие на грузе платежи и выкупить накладную. Если таможенные обрядности не выполнены ни уполномоченным отправителем ни получателем в срок определенный правилами, обязательными для станции назначения, то железная дорога может, если накладная не выкуплена получателем, поступать как предвидено выше в § 1.

Ст. 16.

Выдача груза.

§ 1. Железная дорога обязана на указанной отправителем станции назначения выдать получателю накладную и груз под роспись, по уплате всех причитающихся по накладной платежей.

Получатель при приеме груза и накладной обязан уплатить железной дороге все причитающиеся по накладной платежи.

§ 2. Порядок выдачи грузов, а равно и обязательная в известных случаях для железной дороги доставка грузов надом получателю в месте станции назначения или в каком либо другом месте, определяется согласно законам и постановлениям, применимым на железной дороге выдачи груза.

§ 3. По прибытии груза на станцию назначения, получатель имеет право требовать от железной дороги передачи ему накладной и выдачу груза. Если груз не прибыл в срок, предусмотренный § 1 ст. 30, получатель в своих интересах или в интересах третьих лиц, имеет право по истечении этого срока предъявить от своего имени к железной дороге права, основанные на договоре перевозки, при условии выполнения им со своей стороны обязательств по этому договору.

Ст. 17.

Уплата провозных платежей.

§ 1. Провозная плата и другие платежи, которые отправитель не принял на себя по накладной, считаются переведенными на получателя. Отправитель может уплатить посредством франкировки или известные определенные платежи или провозную плату до какой либо границы или пограничной станции согласно тарифным правилам; в виде исключения тарифы и соглашения между железными дорогами могут допускать франкирование также до известных непограничных станций.

Отправитель должен указать в определенной графе накладной платежи, которые он желает принять на себя следующим образом:

- Если отправитель принимает на себя платежи по перевозке и все другие издержки, которые по тарифам и правилам станции отправления могут быть поставлены в счет, в том числе и дополнительные сборы за объявленную сумму убытка согласно ст. 35 и сборы за перевод наложенного платежа и по ссудам, то он вписывает слово: „Франко“;
- если отправитель принимает на себя другие, не приведенные в пункте „а“ платежи, то он указывает это словами „Франко провозная плата и . . .“ (точное указание сбора или сборов которые он желает уплатить); указание „Франко таможенные сборы . . .“ означает, что отправителю подлежит уплатить как взимаемые таможенные пошлины и сборы, так и расходы железных дорог по совершению ими таможенных обрядностей;
- если отправитель принимает на себя все платежи, даже те, которые могут возникнуть после приема груза к отправлению, он указывает это словами: „Франко все платежи“;
- если отправитель желает принимать на себя только некоторые из упомянутых под пунктом „а“ платежей, он указывает это словами: „Франко . . .“ (точное указание платежей, принятых им на себя);
- если отправитель принимает на себя платежи по перевозке до какой либо границы (или пограничной станции) или в виде исключения до какой либо определенной другой, не пограничной, станции, то он указывает это словами: „Франко до N границы“ или „Франко до N“.

Допускается указание в накладной несколько другого восполняющих франкатурных отметок, напр. „Франко провозная плата и франко таможенные платежи“ или „Франко до N границы и франко таможенные платежи“.

§ 2. Дорога отправления может требовать уплаты провозных платежей вперед по тем отправкам, которые по ее мнению подвергены быстрой порче или же по своей незначительной стоимости или по своей природе не обеспечивающей достаточно провозной платы.

§ 3. Если отправитель принимает на себя платежи полностью или частично и если размер их не может быть точно установлен при предъявлении груза к отправке, то железная дорога может потребовать в виде залога внесения под квитанцию приблизительно соответствующей этим платежам суммы. Эти платежи вносятся последовательно пограничными станциями во франкатурную запись, которая сопровождает груз до станции назначения, и в продолжении 2 месяцев со дня истечения срока доставки груза должна быть возвращена на станцию отправления.

По получении франкатурной записи должен быть произведен окончательный расчет и, по возвращении квитанции, выдан отправителю счет расходов, составленный по данной франкатурной записи.

Франкатурная запись должна быть составлена по форме, приведенной в приложении 4 настоящего Положения.

§ 4. Взыскиваемые при отправлении суммы станция отправления должна подробно указать как в накладной, так и в дубликате ее.

Ст. 18.

Неправильное применение тарифов.

§ 1. При неправильном применении тарифов или ошибках в расчете при определении провозной платы и добавочных платежей, недобор подлежит уплате, а перебор — возврату.

§ 2. Об обнаруженных железной дорогой переборах, если они по одной накладной превышают 0,50 франков, должно быть официально сообщено заинтересованному лицу и переборы должны быть, по возможности незамедлительно, ему возвращены.

§ 3. Если накладная не выкуплена, то недобор обязан внести железной дороге отправитель. Если накладная получателем выкуплена, то отправителю подлежит внести только те недоборы по платежам которые он франкированием в накладной принял на себя, в остальном внесение недоборов возлагается на получателя.

§ 4. На причитающиеся упомянутые в настоящей статье суммы начисляется 6%, если они по одной накладной превышают 10 франков. Эти % начисляются со дня предвиденной ст. 40 претензии или со дня подачи судебного иска если претензии ему не предшествовало.

Ст. 19.

Наложенные платежи и ссуды.

§ 1. Отправителю предоставляется право налагать на груз платеж в размере не выше стоимости груза. Наложенный платеж должен быть выражен в валюте страны отправления; тарифы могут допускать в этом отношении исключения.

§ 2. Железная дорога не обязана выплатить отправителю наложенного платежа до внесения его получателем. Наложенный платеж должен быть предоставлен в распоряжение отправителя в продолжении 3-х месячного срока со дня внесения его; в случае позднейшей уплаты начисляется 6% со дня истечения 3-х месячного срока.

§ 3. Если груз выдан получателю без взыскания с него наложенного платежа, то железная дорога обязана возместить отправителю убытки до суммы наложенного платежа, сохранив за собою право взыскания с получателя.

§ 4. За наложенный платеж причитается железной дороге комиссияная плата предвиденная тарифом. Комиссионная плата за перевод наложенного платежа взимается полностью по расчету за первоначально обозначенную отправителем в накладной сумму сего платежа и в том случае, когда отправитель впоследствии таковую сумму уменьшил или же вовсе уничтожил наложенный платеж (ст. 21, § 1).

§ 5. Суды допускаются только согласно правилам, действующим на станции отправления.

Ст. 20.

Обязанности дороги назначения.

Дорога назначения обязана взыскать при выдаче груза все причитающиеся по накладной платежи, а именно: провозную плату, дополнительные сборы, таможенные и другие расходы, сделанные в видах исполнения перевозки, наложенные на груз платежи и иные могущие числиться на грузе суммы. Это взыскание железная дорога производит как за свой собственный счет, так и за счет предшествующих дорог или других заинтересованных лиц.

Глава III.**Изменение договора перевозки.**

Ст. 21.

Право изменения договора перевозки.

§ 1. Одному лишь отправителю принадлежит право изменения договора перевозки груза, причем он может взять его обратно со станции отправления, или задержать его в пути, или приостановить его выдачу или требовать его выдачи на месте назначения, или в другом месте, находящемся до или за станцией назначения указанному в накладной получателю или другому лицу, либо, наконец, потребовать возвращения груза на станцию отправления.

Железная дорога может принять к исполнению позднейшие распоряжения отправителя относительно наложения, увеличения, уменьшения или отмены наложенных платежей, или относительно франкировки; такие позднейшие распоряжения принимаются без ручательства за их выполнение. Иные изменения, кроме перечисленных, не допускаются ни в коем случае.

Позднейшие распоряжения не должны никогда иметь своим последствием дробление груза.

§ 2. Вышеуказанные распоряжения должны быть сделаны отправителем в виде письменного заявления и за его подписью согласно форме прил. 5 настоящего Положения.

Сказанное заявление должно быть повторено на дубликате накладной, который одновременно должен быть предъявлен жел. дор. и последней возвращен отправителю. Если железная дорога исполнила приказ отправителя, не требуя от него предъявления сказанного дубликата, то она ответственна в причиненном им ущербе перед получателем, которому этот дубликат был передан отправителем. Если отправитель требует увеличения, уменьшения или отмены наложенного платежа, то он должен предъявить выданное ему свидетельство о наложном платеже. При увеличении и уменьшении наложенного платежа свидетельство после внесенных исправлений возвращается отправителю. В случае отмены наложенного платежа, это свидетельство не возвращается. Всякое заявление, сделанное отправителем в иной форме, кроме вышеуказанной, считается недействительным.

§ 3. Железная дорога дает ход распоряжениям отправителя лишь в том случае, если они были ей переданы через посредство станции отправления. По требованию отправителя за его счет станция отправления должна известить телеграммой станцию назначения или задержания; телеграмма должна быть подтверждена письмом. В этом случае станция назначения или задержания не должна ни выдать получателю накладной, ни выдать или переотправить груз, пока она не получила письменного подтверждения.

§ 4. Право отправителя на изменение договора о перевозке, даже если он имеет в руках дубликат накладной, прекращается с момента передачи накладной получателю, а равно в случае предъявления последним своих прав, возникших из договора перевозки согласно § 3, ст. 16. Начиная с этого момента железная дорога должна соблюдать предписания получателя под страхом ответственности перед ним на условиях предусмотренных разделом III за последствия несоблюдения их.

Ст. 22.

Выполнение изменений договора перевозки.

§ 1. Железная дорога не имеет права ни отказаться от исполнения распоряжений предусмотренных первым абзацем § 1, ст. 21 ни задержать или изменить таковое, за исключением следующих случаев, если:

а) выполнение их уже не осуществимо в момент получения их железной дорогой;

б) выполнение их может нарушить правильность железнодорожной эксплуатации;

с) выполнение их в отношении изменения станции назначения препятствуют законы и правила, действующие в принимающих участие в перевозке странах, в особенности таможенные, акцизные, налоговые, полицейские или другие административные постановления;

д) в случаях изменения станции назначения, ценность груза, повидимому не покрывает всех расходов перевозки до новой станции назначения, кроме случая когда сумма этих расходов внесена или гарантирована предварительно.

В таких случаях належит немедленно известить отправителя о препятствиях не допускающих выполнения его распоряжения.

Если железная дорога приступила к выполнению предписанных отправителем распоряжений, и не могла предвидеть этих препятствий, то отправитель несет все возникающие из этого последствия.

§ 2. Если отправитель распорядился о выдаче груза на промежуточной станции, то провозная плата до этой станции исчисляется по тарифам действующим между станцией отправления и упомянутой промежуточной станцией. Если отправитель распорядился о возвращении груза на станцию отправления, то провозная плата исчисляется: 1) до станции задержания груза по действующим между этой станцией и станцией отправления тарифам; 2) от названной станции до станции отправления по тарифам действительным для этого участка. Если отправитель распорядился переотправить груз на другую станцию, то провозная плата исчисляется: 1) до станции задержания груза по тарифам действующим между этой и станцией отправления, 2) от названной станции до новой станции назначения по тарифам, действующим между этими двумя станциями.

§ 3. Железная дорога вправе требовать возмещение расходов, возникших вследствие выполнения указанных в § 1, ст. 21 распоряжений, поскольку эти расходы не произошли из-за собственной вины железной дороги.

Ст. 23.

Препятствия к перевозке.

§ 1. Если перевозка груза встречает препятствия или приостанавливается, то железная дорога решает, нужно ли в интересах отправителя потребовать от него указаний, или же целесообразнее произвести перевозку груза самостоятельно, с изменением пути следования. Железная дорога имеет право на провозную плату по этому другому пути и располагает соответственными сроками доставки, даже тогда, если те и другие превышают сроки исчисленные по первоначальному пути следования, кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 2. За отсутствием другого пути следования, железная дорога испрашивает указания отправителя; она, однако, не обязана испрашивать указаний в случае временных препятствий, возникших вследствие предвиденных § 5 ст. 5 обстоятельств.

§ 3. Отправитель, извещенный о препятствиях к перевозке, может отказатьься от договора перевозки, он обязан, однако, уплатить железной дороге, смотря по обстоятельствам, или провозную плату за пройденное уже расстояние, или расходы по подготовлению к перевозке, а кроме того уплатить все другие расходы, которые предвидены тарифами, — кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 4. Если у отправителя не имеется дубликата накладной, то сделанные им в предусмотренных настоящей статьей случаях распоряжения не могут касаться ни личности получателя ни места назначения груза.

§ 5. Выполнению не подлежат:

- a) распоряжения отправителя, которые не сделаны через посредство станции отправления,
- b) распоряжения о возвращении груза, ценность которого, повидимому, не покрывает расходов обратного доставления груза, если эти расходы предварительно не внесены или не гарантированы.

§ 6. Если отправитель, извещенный о препятствиях к перевозке груза, в течение достаточного срока не дает никаких выполнимых указаний, то залежит поступить согласно правилам, касающимся препятствий к выдаче груза, и действующим на жел. дор., на который груз задержан.

§ 7. Если препятствие к перевозке до поступления распоряжения отправителя отпадает, то груз направляется на станцию назначения, не ожидая этих распоряжений, и об этом отправитель извещается по возможности в кратчайший срок.

Ст. 24.

Препятствия к выдаче груза.

§ 1. Если встречается препятствие к выдаче груза, то станция назначения обязана при посредстве станции отправления немедленно об этом известить отправителя и запросить его распоряжения. Если в накладную включено требование об извещении отправителя, то это извещение должно быть послано немедленно по телеграфу. Расходы по такому извещению обезпечиваются грузом.

Если получатель отказывается принять груз, то отправитель имеет право распорядиться последним, даже и тогда, когда он не может предъявить дубликата накладной.

Если получатель после отказа принять груз, явится за получением его, последний ему выдается, если станция назначения тем временем не получила от отправителя других указаний. Об этой последующей выдаче отправитель должен быть немедленно извещен заказным письмом, причем расходы обезпечиваются грузом.

Ни в каком случае груз не может быть возвращен отправителю без его определенного на то согласия.

§ 2. Во всех случаях не предусмотренных § 1 настоящей статьи и при соблюдении указаний ст. 43 в случае препятствий к выдаче груза, образ действий определяется действующими на дороге выдаче законами и правилами.

Глава IV.**Обеспечение прав железнодорожных дорог.**

Ст. 25.

Залоговое право железнодорожной дороги.

§ 1. Железная дорога имеет в обеспечение всех взысканий, указанных ст. 20 залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в руках железной дороги или 3-го лица, которое удерживает груз за ее счет.

§ 2. Действие залогового права определяется законами и правилами той страны, где происходит выдача груза.

Раздел III.**Ответственность железнодорожных дорог. Иски.****Глава I.****Ответственность.**

Ст. 26.

Солидарная ответственность железнодорожных дорог.

§ 1. Железная дорога, принявшая груз к перевозке вместе с накладной, ответственна за выполнение перевозки на всем пути до выдачи.

§ 2. Каждая последующая железная дорога, принемающая груз ^{вместе с} накладной, вместе с накладной, вступает тем самым в соответствующий условия этого документа договор перевозки и принимает на себя вытекающие из него обязательства, независимо от указаний § 3 ст. 42 касающихся дороги назначения.

§ 3. Основанная на настоящем Положении ответственность железной дороги прекращается на последней железнодорожной станции, указанной в накладной, даже если отправителем указан другой пункт назначения груза. С этого момента порядок дальнейшей перевозки определяется местными законами и правилами.

Ст. 27.

Пределы ответственности.

§ 1. Железная дорога ответственна в пределах установленных этой главой условий за убыток, возникший вследствие утраты полной или частичной, или вследствие повреждения груза с момента принятия его к перевозке до выдачи, или вследствие нарушения сроков доставки.

§ 2. С нее слагается эта ответственность в случае полной или частичной утраты или повреждения груза, если она докажет, что убыток произошел по вине лица, имеющего право распоряжения грузом, или вследствие его требования, которое не было вызвано виной железной дороги, или вследствие недостатков, свойственных самому грузу (внутренней порчи, усушки, обыкновенной утечки и пр.), или вследствие непреодолимой силы.

§ 3. С нее слагается ответственность за убытки, возникшие вследствие просрочки в доставке груза, если она докажет, что просрочка произошла в силу обстоятельств, которых железная дорога не могла избежать и устранение которых от нее не зависело.

Ст. 28.

Случай ограничения ответственности за убытки, могущие возникнуть вследствие особых причин.

§ 1. Железная дорога не отвечает за убытки, которые могут возникнуть по одной или нескольким из нижеприведенных причин:

а) вследствие опасности, вызванной перевозкою груза на открытом подвижном составе, если грузы будут перевозиться таким способом или в силу тарифных правил, или в силу условий, заключенных с отправителем и указанных в накладной;

б) вследствие опасности,ющей возникнуть по причине отсутствия упаковки или неудовлетворительности таковой, в отношении таких грузов, которые по свойствам своим подвержены убыли или повреждению, если не будут упакованы;

в) вследствие опасности, сопряженной с производством нагрузки или выгрузки груза или вызванной неудовлетворительной нагрузкой в отношении грузов, которые, в силу тарифных правил или в силу соглашений, заключенных с отправителем и указанных в накладной, или же в силу соглашений заключенных с грузополучателем, погружены самим отправителем или выгружены получателем;

г) вследствие особой опасности полной или частичной утраты груза или повреждения, а именно, от поломки, ржавчины, внутренней и самопроизвольной порчи, утечки свыше обычной нормы, усушки, растрески — в отношении таких грузов, которые по самому свойству своему подвержены такой опасности;

д) вследствие опасности, сопряженной с тем, что предметы, запрещенные к перевозке, тем не менее были сданы к перевозке под неправильным, неточным или неполным наименованием или когда предметы, допущенные к перевозке только с соблюдением определенных условий, были отправлены под неправильным, неточным или неполным наименованием, или когда отправитель не выполнил предписанных правилами надлежащих мер предосторожности;

е) вследствие особой опасности, которую влечет за собою железнодорожная перевозка для живых животных;

ж) вследствие опасности, предотвращение коей цель сопровождения живых животных и грузов, перевозка которых, в силу условий настоящего Положения, тарифных правил и соглашений, заключенных с отправителем и указанных в накладной, может быть осуществлена только при посредстве провожатых:

§ 2. Если по обстоятельствам дела окажется, что убытки могли произойти вследствие одной или нескольких из этих причин, то так и предполагается, что убытки произошли от этих причин, пока лицо, имеющее право распоряжения грузом, не докажет противного.

Ст. 29.

Размер вознаграждения при полной или частичной утрате груза.

Если в силу предписаний настоящего Положения, железная дорога должна вознаградить за полную или частичную утрату груза, то размер такого вознаграждения исчисляется:

по биржевой цене;

за неимением таковой — по рыночной цене,

а за неимением той и другой — по обычной цене груза того же рода и качества соответственно тому месту, где, и тому времени, когда, груз принят был к перевозке. Во всяком случае, вознаграждение не должно превышать 50 франков за каждый килограмм недостающего веса brutto с ограничениями, предусмотренными ст. 34.

Кроме того, подлежат возмещению провозные платежи, таможенные расходы и прочие издержки по утраченному грузу, которые уже были уплачены, будь то, однако, возмещения прочих убытков, за исключениями, предусмотренными ст. 35 и 36.

Если основания для исчисления размера вознаграждения не указаны в валюте государства, где претензия заявлена, то должен быть учтен расчет по курсу дня и места платежа.

Ст. 30.

Предположение груза утраченным. Обнаружение утраченного груза.

§ 1. Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может, без представления других доказательств, считать груз утраченным, если он не был выдан грузополучателю или представлен в его распоряжение в течение 30 дней по истечении сроков, исчисленных согласно ст. 11.

К этому 30-ти дневному сроку прибавляется по 10 дней, но не свыше 30 дней, по числу стран следования груза, за исключением страны отправления и назначения.

§ 2. Лицо, имеющее право на вознаграждение, может, при получении такового за утраченный груз, оговорить в расписке, чтобы в случае розыскания этого груза в течение 4 месяцев со времени уплаты вознаграждения, оно было немедленно о том извещено.

Об этой оговорке должно быть выдаваемо ему письменное удостоверение.

§ 3. В течение 30 дней со времени извещения лицо, имеющее на то право, может требовать, чтобы этот груз был выдан ему безвозмездно, по его выбору, или на станции отправления или на станции назначения, указанной в накладной, с возвращением дороге полученного им вознаграждения, с сохранением всех прав на вознаграждение за просрочку, предусмотренное ст. 33 и, в подлежащих случаях, предусмотренное § 3 ст. 35.

§ 4. Если не было сделано в расписке оговорки, о которой упомянуто в § 2 настоящей статьи, или если не было никаких указаний в течение 30 дней предусмотренных в § 3, или же если утраченный груз был розыскан по истечении 4 месяцев после уплаты вознаграждения, то железная дорога вправе распорядиться им согласно с законами и правилами своей страны.

Ст. 31.

Ограничение ответственности при недостаче веса.

§ 1. В отношении грузов, которые по особым природным свойствам своим подвержены обыкновенно убыли в весе вследствие перевозки, железная дорога ответственна за такую убыль в весе лишь постольку, поскольку таковая убыль превышает нижеследующие нормы:

- независимо от расстояния пробега два процента от веса грузов жидких или сданных к перевозке в сырье состоянии, а также с нижеследующими грузами: волос конский, дерево красильное, тесаное или молотое, жиры, замазка, кишки животные, кожи и кожевенные обрезки, кора, коренья, кости целые и молотые, лакрица (корень солодковый), масла сгущенные, мыла, меха, овощи свежие, рога и копыта, рыба сушеная, смола, соль, табак листовой свежий и крошеный, фрукты свежие, хмель, шерсть, шкуры, щетина (свинья),
- один процент — для прочих сухих грузов, подверженных убыли в весе при перевозках.

§ 2. Ограничение ответственности, предусмотренное § 1 настоящей статьи, не применяется, если будет доказано, что убыль в весе, по обстоятельствам дела, не оправдывается теми причинами, которыми объясняется нормальная убыль в весе..

§ 3. В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозятся по одной накладной, норма убыли исчисляется отдельно для каждого места, если вес отдельных мест при приеме груза к отправлению указан в накладной или может быть удостоверен каким-либо иным способом.

§ 4. В случае утраты груза, никакого вычета за убыль в весе при вознаграждении не производится.

§ 5. Настоящая статья не касается постановлений, указанных в ст. 28.

Ст. 32.

Размер вознаграждения при повреждении груза.

В случае повреждения груза, железная дорога должна уплатить такую сумму, на которую понизилась стоимость груза, за исключением случая, предусмотренного в ст. 34, без возмещения других убытков, с соблюдением изъятий, предусмотренных в ст. ст. 35 и 36.

Однако, вознаграждение не должно превышать:

- если вследствие повреждения обезценена вся отправка, — суммы вознаграждения за полную утрату,
- если вследствие повреждения обезценена только часть отправки, — суммы вознаграждения как за утрату обезцененной части.

Ст. 33.

Размер вознаграждения за просрочку в доставке.

§ 1. В случае нарушения сроков доставки, если даже лицо, имеющее право распоряжения грузом, не докажет убытков, причиненных просрочкой, железная дорога обязана уплатить:

- 1/10 провозной платы за просрочку, не превышающую 1/10 срока доставки,
- 2/10 провозной платы за просрочку, превышающую 1/10 срока доставки,
- 3/10 провозной платы за просрочку, превышающую 2/10 и не превышающую 3/10 срока доставки,
- 4/10 провозной платы за просрочку, превышающую 3/10 и не превышающую 4/10 срока доставки,
- 5/10 провозной платы за просрочку, превышающую 4/10 срока доставки.

§ 2. Если же будет доказано, что вследствие просрочки возникли убытки, то размер подлежащего уплате вознаграждения за убытки не должен превышать полной провозной платы.

§ 3. В случае уплаты вознаграждения за полную утрату груза, вознаграждение, предусмотренное §§ 1 и 2 настоящей статьи не причитается.

При частичной утрате груза, такое вознаграждение, если просрочка имела место, подлежит уплате за неутраченную часть груза.

При повреждении груза вознаграждение за просрочку, если таковая имела место, прибавляется к вознаграждению, предусмотренному ст. 32.

Ст. 34.

Ограничение размеров вознаграждения при применении условных тарифов.

В тех случаях, когда железная дорога представляет особые условия перевозки (тарифы специальные или исключительные), заключающиеся в пониженных провозных платежах за все перевозки по сравнению с нормальными условиями (общие тарифы), она имеет право ограничить определенным максимумом высший размер своей ответственности в случаях повреждения, утраты или просрочки. Если такой высший размер ограниченной ответственности предусмотрен тарифами только на какой-либо части протяжения перевозки, то такое ограничение ответственности дороги наступает лишь в том случае, если обстоятельство, вызвавшее необходимость вознаграждения, имело место на этом именно протяжении.

Ст. 35.

Сумма вознаграждения за неисправную доставку груза.

§ 1. По всякой отправке груза может быть объявлена сумма вознаграждения за неисправную доставку груза путем надписи на накладной, согласно п. к § 6 ст. 6.

Размер суммы вознаграждения должен быть указан в валюте страны отправления, или в золотых франках, или во всякой другой валюте, которая будет предусмотрена тарифами.

§ 2. За объявление суммы вознаграждения взимается дополнительный сбор в размере 0,025% с объявленной суммы с каждого начатых 10 километров протяжения.

Тарифами означенная ставка может быть уменьшаема и может быть установлена минимальная ставка.

§ 3. Если при отправлении груза объявлена сумма вознаграждения, то в случаях нарушения сроков доставки может быть предъявлено требование:

- если не будет доказано, что убытки произошли вследствие просрочки и в пределах размеров объявленной суммы вознаграждения:
- 1/10 провозной платы при просрочке, не превышающей 1/10 срока доставки,
- 1/10 провозной платы — при просрочке более 1/10, но не превышающей 2/10 срока доставки,
- 1/10 провозной платы — при просрочке более 2/10, но не превышающей 3/10 срока доставки,
- 1/10 провозной платы — при просрочке более 3/10, но не превышающей 4/10 срока доставки,
- 1/10 провозной платы — при просрочке более 4/10, но не превышающей 5/10 срока доставки.

1/10 провозной платы — при просрочке более 3/10, но не превышающей 4/10 срока доставки, и полная провозная плата за всякую просрочку, превышающую 4/10 срока доставки;

б) если будет доказано, что убыток произошел вследствие просрочки в доставке груза, то размер вознаграждения за таковую может быть доведен до размеров объявленной суммы вознаграждения.

Если размер объявленной суммы вознаграждения ниже размеров вознаграждения, предусмотренного ст. 33, то последнее может быть потребовано вместо уплаты предусмотренных п. п. „а“ и „б“.

§ 4. Если будет доказано, что убыток произошел вследствие полной или частичной утраты или повреждения груза, сумма вознаграждения за который была объявлена, то независимо от размеров вознаграждения, предусмотренного ст. 29 и 32 или в соответственных случаях в ст. 34, может быть истребовано дополнительное вознаграждение до размеров заявленной суммы.

Ст. 36.

Размеры вознаграждения в случаях злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги.

Во всех случаях, когда полная или частичная утрата, повреждение или просрочка в доставке груза возникли вследствие злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги, лицо, имеющее право распоряжения грузом, может требовать полное вознаграждение за доказанные убытки вплоть до двойных размеров, предусмотренных ст. 29, 32, 33, 34 и 35 соответственно обстоятельствам дела.

Ст. 37.

Проценты на сумму вознаграждения.

Лицо, имеющее право на вознаграждение, может требовать уплаты процентов в размере шести годовых со всей суммы определенного ему вознаграждения по одной накладной, если размер вознаграждения превышает 10 франков.

Эти проценты начисляются по претензиям со дня, указанного в ст. 40, а если предварительной претензии заявлено не было, со дня возбуждения судебного иска.

Ст. 38.

Возврат уплаченного вознаграждения.

Недолжно полученное вознаграждение подлежит возвращению.

Сверх того, в случае введения в обман, железная дорога имеет право требовать еще и уплаты ей суммы, равной той, какую она сама недолжно уплатила, независимо от уголовного воздействия.

Ст. 39.

Ответственность железной дороги за действия своих агентов.

Железная дорога ответственна за своих служащих и за других лиц, коим она поручает выполнение принятой ею на себя перевозки.

Однако, если по просьбе заинтересованных лиц, агенты железной дороги составляют накладные, делают перевозки или оказывают другие услуги, не входящие в круг обязанностей железной дороги, то таковые агенты рассматриваются как лица, действующие в интересах тех лиц, коим они оказывают эти услуги.

Глава II.

ПРЕТЕНЗИИ. Судебные иски. Судопроизводство и порядок предъявления исков, возникающих из договора перевозки.

Ст. 40.

ПРЕТЕНЗИИ.

§ 1. Претензии, основанные на договоре перевозки, должны быть предъявлены письменно к железной дороге, указанной в ст. 42.

§ 2. Право предъявления претензии принадлежит тем лицам, которые имеют право судебного иска к железной дороге согласно ст. 41.

§ 3. Когда претензия заявлена отправителем, последний должен представить дубликат накладной. Когда претензия заявлена получателем, последний должен представить накладную, если она ему была выдана.

§ 4. Накладная, дубликат накладной и другие документы, которое лицо, имеющее право на вознаграждение, считает необходимым приложить к заявляемой претензии, должны быть приложены в подлинниках или в копиях, надлежаще засвидетельствованных, если того потребует железная дорога.

Для ликвидации рассматриваемой претензии, железная дорога вправе потребовать представления подлинных накладной, дубликата накладной и свидетельства о наложенном платеже для отметки на них о принятом по претензии решении.

Ст. 41.

Лица, коим принадлежит право иска к железным дорогам.

§ 1. Право иска о возмещении сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит лишь тому лицу, кто учил платеж.

§ 2. Право иска, вытекающего из условий наложения на груз платежа, согласно ст. 19, принадлежит только отправителю.

§ 3. Право на предъявление прочих могущих возникнуть из договора перевозки судебных исков принадлежит:

отправителю, поскольку он имеет право распоряжения грузом, согласно ст. 21;

получателю — с момента выдачи ему накладной, или если он удостоверил свои права на груз согласно § 3 ст. 16.

Для предъявления искового требования отправитель должен представить дубликат накладной. При отсутствии такого, отправитель может предъявить к железной дороге иск не иначе, как если получатель груза его на это уполномочит или если он представит доказательства, что получатель от груза отказался.

Ст. 42.

Железные дороги, к которым могут быть предъявлены исковые требования. Подсудность.

§ 1. Исковое требование о возврате уплаченных по договору перевозки сумм, может быть предъявлено только к той железной дороге, которой эти суммы были уплачены.

§ 2. Исковое требование о наложенных платежах, предусмотренных ст. 19, может быть предъявлено только к дороге-отправительнице.

§ 3. Прочие возникающие из договора перевозки иски могут быть предъявлены только к дороге отправления, к дороге назначения или к той дороге, по вине которой предъявляется иск.

В том случае, когда груз на дорогу назначения не прибыл, или не менее, может быть предъявлен к этой последней.

Истец имеет право выбора между означенными железными дорогами, после предъявления иска это право выбора утрачивается.

§ 4. Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде страны, которой подведомственна дорога-ответчица, если в соглашениях между странами или в концессионных договорах не имеется иных указаний.

Если какое либо предприятие эксплуатирует самостоятельные железнодорожные сети в разных государствах, то каждая такая сеть рассматривается как самостоятельная железная дорога согласно со смыслом постановления этого параграфа.

§ 5. Иск может быть предъявлен и к иной железной дороге, кроме перечисленных в §§ 1, 2 и 3, если он является встречным исковым требованием или возражением по основному требованию, вытекающему из того же договора перевозки, рассматриваемому в соответствующей инстанции.

§ 6. Указания настоящего параграфа не применяются к взаимным исковым требованиям железных дорог, каковые взаимоотношения определяются главой III настоящего раздела.

Ст. 43.

Определение частичной утраты или повреждения груза.

§ 1. Если железная дорога обнаружила или имела основание предположить или, если то утверждает лицо, имеющее право распоряжения грузом, что груз частично утрачен или поврежден, то железная дорога обязана без замедления и если возможно, в присутствии лица, имеющего право распоряжения грузом, составить акт с определением состояния и веса груза, и, насколько возможно, размера убытка, причины и времени его возникновения.

Копия этого акта должна быть вручена лицу, имеющему право распоряжения грузом, буде он о том заявит.

§ 2. Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, не согласится с содержанием акта, то оно вправе требовать определения судебным порядком состояния и веса груза, равно как и причин и размеров убытка согласно законам и правилам страны, где груз выдан.

Ст. 44.

Прекращение права на иск к железной дороге, возникшей из договора перевозки.

§ 1. С принятием груза получателем всякие требования к железной дороге по данному договору перевозки погашаются.

§ 2. Право на иск, однако, не погашается:

1) если лицо, имеющее право на вознаграждение, представит доказательства, что убыток произошел от злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги;

2) по претензиям за просрочку, когда такие претензии предъявлены к одной из ответственных согласно § 3 ст. 42 железных дорог в течение срока, не превышающего 14 дней, не считая дня получения груза;

3) по претензиям за частичную утрату или порчу;

a) если утрата или порча была удостоверена лицом, имеющим право распоряжения грузом, до принятия груза, согласно ст. 43;

b) если это удостоверение, которое должно было последовать в порядке ст. 43, не было осуществлено по вине железной дороги;

4) по претензиям за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия груза, но только на следующих условиях:

a) если железная дорога не представила возможности лицу, имеющему право распоряжения грузом, на станции назначения удостовериться в состоянии груза;

b) если требование об удостоверении состояния груза в порядке ст. 43 было заявлено немедленно по обнаружении убытков и не позже семи дней после выдачи груза;

c) если лицо, имеющее право на вознаграждение, докажет, что ущерб произошел в период времени между приемом груза к перевозке и выдаче его;

5) если иск имеет своим предметом возврат уплаченных сумм или наложенного платежа, предусмотренного ст. 19.

§ 3. Лицо, имеющее право распоряжения грузом, вправе отказаться от получения груза даже после принятия им накладной и уплаты провозных платежей до тех пор, пока, согласно его требованию, не будет удостоверен указываемый им ущерб.

Оговорки, сделанные при принятии груза, значения не имеют, если только железная дорога не изъявила на них согласия.

§ 4. Если при выдаче груза недостает части указанных в накладной грузовых мест, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, может указать в расписке, предусмотренной в § 1 ст. 16, что эти точно обозначенные грузовые места ему выданы не были.

Ст. 45.

Исковая давность по договору перевозки.

§ 1. Право на иск по договору перевозки погашается годовой давностью, если вознаграждение не было уже прежде определено признанием, полубоями сделкой или судебным решением.

Однако, устанавливается трехгодичная давность:

a) по искам отправителя о возврате наложенного платежа, взысканного железной дорогой от получателя;

b) по искам об убытках, возникших вследствие злого умысла или явного упущения;

c) по искам, возникшим вследствие злоупотребления, упомянутого в ст. 38.

§ 2. Начало течения срока давности исчисляется:

a) для требований о вознаграждении за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи груза;

b) для требований о вознаграждении за полную утрату — со дня истечения срока доставки;

c) для требований об уплате или возврате платежей, дополнительных сборов или добавочных плат или для требований об исправлении ошибки в подсчете — со дня уплаты тарифов, дополнительных сборов или добавочных плат, или если платеж учтен не был — со дня сдачи груза к перевозке;

d) для требований, относящихся к наложенным платежам, предусмотренным ст. 19, — с 90-го дня по истечении срока доставки;

e) для требований, заявленных таможней, о дополнительных платежах — со дня предъявления таможней этого требования.

Начальный день давностного срока в этот последний не включается.

§ 3. Предъявление предварительной претензии железной дороге, согласно § 40, приостанавливает течение давностного срока. Течение этого давностного срока возобновляется с того дня, когда железная дорога письменно отклонила претензию и возвратила приложенные к заявлению о претензии документы. Представление доказательств о заявленной претензии или об ответе, а также о возвращении документов возлагается на сторону, ссылающуюся на эти обстоятельства.

Позднейшие требования не прерывают течения давностного срока.

§ 4. При сохранении действия приведенных выше постановлений приостановка и перерыв течения давностного срока регулируются законами и правилами той страны, где иск предъявлен.

Ст. 46.

Недопустимость предъявления исков по требованиям прекращенным или погашенным давностью.

Требования, прекращенные или погашенные давностью, в силу постановлений ст. ст. 44 и 45, не могут быть предъявляемы вновь ни в виде встречных исков, ни в виде возражений.

Глава III.

Правила расчетов. Обратные требования железных дорог между собою.

Ст. 47.

Правила расчетов между железными дорогами

§ 1. Каждая железная дорога, взыскав при отправлении или при выдаче груза, провозную плату и прочие обусловленные договором перевозки платежи, обязана уплатить заинтересованным железным дорогам причитающиеся им доли провозных и других платежей.

§ 2. Передача груза одной железной дорогой последующей железной дороге дает первой право немедленно поставить ей в счет провозные и другие платежи, причитающиеся по грузу в момент передачи, согласно накладной, под условием произвести окончательный расчет в порядке § 1 настоящей статьи.

§ 3. Дорога оправительница, сохранив все права в отношении отправителя, является ответственной за провозные и другие платежи, которые дорогой не взысканы, но уплата которых, согласно накладной, была принята отправителем за себя.

§ 4. Если дорога назначения выдаст груз без взыскания провозных и других платежей, которые на грузе лежали, то она ответственна по уплате таких платежей, с сохранением своих прав в отношении получателя.

Ст. 48.

Обратные требования при возмещении полной или частичной утраты или повреждения груза.

§ 1. Железная дорога, уплатившая в силу постановлений настоящего Положения, за полную или частичную утрату или повреждение груза, имеет право обратного требования (рекресса) к другим участвовавшим в перевозке железным дорогам, на следующих основаниях:

- если ущерб произошел по вине какой либо одной железной дороги, то ответственность падает исключительно на ту железную дорогу, по вине которой произошел ущерб;
- если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за вред, ею причиненный. Если установление раздельной ответственности окажется по обстоятельствам дела невозможным, то вознаграждение распределяется между виновными железными дорогами на основаниях, изложенных в п. „с“;
- если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность распределяется между всеми участвовавшими в перевозке дорогами, за исключением тех железных дорог, которые докажут, что ущерб причинен был не на их линиях. Распределение производится пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза.

§ 2. В случае несостоинности одной из дорог, падающей на нее и ею неуплаченная доля распределяется между остальными участвовавшими в перевозке дорогами пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза.

Ст. 49.

Обратные требования по вознаграждению за просрочку в доставке.

§ 1. Изложенные в ст. 48 правила применяются также и к случаям уплаты вознаграждения за просрочку в доставке груза. Если просрочка произошла вследствие доказанной неисправности нескольких железных дорог, то вознаграждение распределяется между этими железными дорогами пропорционально длительности просрочки, допущенной на каждой из дорог.

§ 2. Сроки доставки, указанные в ст. 11 настоящего Положения, распределяются между различными участвовавшими в перевозке железными дорогами следующим порядком:

- 1) В сообщении между двумя соседними дорогами:
 - срок на отправление делится поровну;
 - срок на следование распределяется пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза по каждой из железных дорог.
- 2) В сообщении между тремя и более железными дорогами:
 - из общего срока на отправление выделяется в пользу дороги отправления и в пользу дороги назначения по 12 часов для грузов малой скорости и по 6 часов — для грузов большой скорости;
 - остальные части срока на отправление и треть срока на следование делятся на равные части между дорогами-участницами в перевозке;
 - остальные две трети срока на следование груза делятся пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза по каждой из дорог-участниц в перевозке.
- 3) Дополнительные сроки прибавляются той из дорог, на которой установлены уточнения.

§ 4. Промежуток времени с момента слачи груза до начального момента срока на доставку присчитывается дороге-оправительнице.

§ 5. Изложенное распределение применяется лишь в том случае, когда срок доставки был нарушен.

Ст. 50.

Порядок обратных требований.

§ 1. Железная дорога, к которой предъявлено предусмотренное выше ст. ст. 48 и 49 обратное требование, не вправе оспаривать правильность уплаты дорогой, предъявляющей обратное требование, если вознаграждение было определено судебным порядком и если она была надлежаще уведомлена о судебном вызове и имела возможность вступить в дело. Суд рассматривающий главный иск, сообразно с обстоятельствами дела устанавливает сроки, необходимые для уведомления и вступления в дело.

§ 2. Железная дорога, желающая воспользоваться правом обратного требования, обязана предъявить свой иск одновременно в одном и том же суде ко всем участвовавшим в перевозке железным дорогам, с коими она не заключила полубонной сделки, под страхом потери права обратного требования к железным дорогам, к коим иск ею предъявлен не был.

§ 3. Суд постановляет по таким искам одно общее решение.

§ 4. Железные дороги, коим иск предъявлен, не имеют права дальнейшего обратного требования.

§ 5. Не дозволяется соединять производство по обратному требованию с производством по основному иску о вознаграждении.

Ст. 51.

Подсудность обратных требований.

§ 1. Иски по обратному требованию подлежат ведению исключительно того судебного установления, в районе которого находится местопребывание железной дороги, к которой предъявлено обратное требование.

§ 2. Если иск подлежит предъявлению к нескольким железным дорогам, то дорога-истница вправе избрать между надлежащими судебными установлениями на основании предыдущего параграфа, любое из них, которому иск подсуден.

Ст. 52.

Особые соглашения по обратным требованиям.

За железными дорогами сохраняется право входить между собою либо заранее, либо в каждом отдельном случае, в особые между собою соглашения относительно обратных требований.

Раздел IV.

Разные распоряжения.

Ст. 53.

Применение внутренних законов.

При отсутствии указаний в настоящем Положении, применяются внутренние законы и правила, существующие в каждой из стран в отношении перевозок.

Ст. 54.

Общие правила по судопроизводству.

Все иски, возникшие по перевозкам на основании настоящего Положения, подчиняются правилам судопроизводства, соответственных судебных установлений, поскольку настоящим Положением не предусмотрен иной порядок.

Ст. 55.

Исполнение судебных решений, аресты на имущество, залоги.

§ 1. Судебные решения, постановленные на основании правил настоящего Положения подлежащим судебным установлением в порядке состязательного судопроизводства или заочно, по вступлении в законную силу на основании правил, применяемых этим подлежащим судебным установлением, исполняются каждым из договаривающихся государств немедленно по исполнении формальностей, установленных в государстве, где решение приводится в исполнение. Проверка существа дела не допускается.

Правило это не применяется к решениям, которые подлежат лишь предварительному исполнению, а также и к тем, которым присуждается с истца, вследствие отказа ему в иске, вознаграждение за убытки и, сверх того, судебные издержки.

§ 2. Суммы, причитающиеся в связи с международной перевозкой одной железной дороге от железной дороги другого государства могут быть подвергнуты аресту лишь на основании решения суда того государства, которому принадлежит дорога, в пользу которой эти суммы причитаются.

§ 3. Подвижной состав железной дороги, равно как и движимое имущество всякого рода, ей принадлежащее и относящееся к подвижному составу, не может подлежать аресту вне территории страны собственницы дороги иначе, как по судебному решению той страны, которой подведомствена данная дорога.

§ 4. Обезечение уплаты судебных издержек по судебным искам, вытекающим из международного договора перевозки, требование не подлежит.

Ст. 56.

Платежная единица. Обменный курс и прием иностранной валюты.

§ 1. Суммы, обозначенные в франках в настоящем Положении и Приложениях к нему, подразумеваются в золотых франках, относящихся к золотому доллару Сев. Амер. Соед. Штатов, как 1:5.18.

§ 2. Железная дорога обязана оповещать путем выставления у касс объявлений или другим принятым порядком о курсе, по которому она производит расчеты по провозным платежам, по наложенным платежам, по дополнительным и другим сборам, выраженным в иностранной валюте с переводом на валюту данной страны (расчетный курс).

§ 3. Равным образом, железная дорога, принимающая платежи в иностранной валюте, обязана объявлять курс, по которому она эту валюту принимает (курс приема).

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подпись: А. Черных
Jāl Seljamaa
H. Cēsiņš
J. Rauleks.

NOLIKUMI

par preču pārvadāšanu tiešā satiksmē starp S. S. S. R., Latvijas un Igaunijas dzelzsceļiem.

I daļa.

Nolikumu priekšmets un piemērošanas apjoms.

1. pants.

Dzelzsceļi un pārvadājumi, kuriem piemērojami nolikumi.

§ 1. Šie nolikumi piemērojami visiem preču sūtijumiem, kuri ar tiešās satiksmes preču zīmi pārvadājami vismaz divu līgumslēdzēju valstu robežās.

§ 2. Šie nolikumi tomēr nav piemērojami:

1. Sūtijumiem, kuru izsūtīšanas un gala stacijas atrodas vienas un tās pašas valsts robežās un kuri kādas citas valsts teritoriju aizskar tikai tranzītā:
 - a) ja tranzīta līnijas eksploatē kādas izsūtīšanas stacijas valsts dzelzsceļš;
 - b) ari tad, ja tranzīta līnijas netiek eksploatētas no kādas izsūtīšanas stacijas valsts dzelzsceļa tāni gadījumā, ja piedalošies dzelzsceļi noslēguši ipāsus līgumus, pēc kuriem tādi sūtijumi nav uzskatami kā starptautiski;
2. Sūtijumiem starp divu kaimīgvilstu stacijām, ja pārvadāšanu pa visu ceļu izdara viens no šo valstu dzelzsceļiem, tomēr ar to noteikumu, ka sastādot attiecīgu preču zīmi, nosūtitājs lidz ar to pieprasī iekšējās satiksmes noteikumu piemērošanu, un ja nevienu no šīm valstīm pret to neceļ iebildumus.

2. pants.

Citu uzņēmumu piedalīšanās, izņemot dzelzsceļus.

§ 1. 1. pantā paredzētā sarakstā var uzņemt bez dzelzsceļu līnijām arī automobiļu vai kuģniecības līnijas, pa kurām uztur kārtīgu satiksmi un kuģas, kā kādas dzelzsceļa līnijas turpinājums, pārvadā starptautiskās satiksmes sūtijumus uz kādas līgumslēdzējas valsts atbildību.

2. § Šādu satiksmju līniju uzņēmumiem ir visas tiesības un pienākumi, kas ar šiem nolikumiem paredzēti dzelzsceļiem, neizslēdzot tomēr zinamus, ar attiecīgo pārvadāšanas veidu saistītus izņēmumus. Šīnis nolikumos paredzētos noteikumus par atbildību tomēr nedrīkst grozīt.

3. Katrai valstij, kura vēlas likt ievest sarakstā kādu no § 1. minētām līnijām, jārūpējas, lai § 2. paredzētos izņēmumu noteikumus publicētu tādā pašā veidā, kā tarifus.

3. pants.

Priekšmeti, kuri no pārvadāšanas izslēgti.

No pārvadāšanas pēc šo nolikumu noteikumiem, nemot vērā 4. pantā § 2. paredzētos izņēmumus — ir izslēgti:

1. priekšmeti, kuri ir pasta pārvaldes monopolis, kaut ari tikai vienā no valstīm, kura piedalās pārvadāšanā;
2. priekšmeti, kurus viņu apmēra, svara vai citu ipāšību dēļ nevar pārvadāt atkarībā no ritošā inventara vai būvēm, kaut ari tikai uz vienu no dzelzsceļiem, kuriem jā piedalās pārvadāšanā;
3. priekšmeti, kuru pārvadāšana aizliegta likumīgā kārtā vai sabiedriskās kārtības labā, kaut ari tikai vienā no valstīm, caur kuģu jānotiek pārvadāšanai;
4. bez šo nolikumu pielikumā 1 minētiem priekšmetiem:

A. Sprāgstošas vielas, kā:

- a) spridzinamie un šaujamie līdzekļi;
- b) muncīja;
- c) aizdedzinamas vielas un uguņošanas priekšmeti;
- d) sabiezētas, atšķaidītas vai zem spiediena šķidinātās gizes;
- e) vielas, kuģas, saskafoties ar ūdeni, rada aizdegošas vai degšanu pabalstošas gizes,

Kā sprāgstoši priekšmeti nav uzskatamas vielas, kuģas nelieto šaujanas vai spridzināšanas nolūkiem, ja saskāršanās ar liesmu neizsauc šo vielu sprāgšanu un ja tās pret grūdienu vai berzi nav jūtīgākas par dimetro bencolu.

B. Pašaizdegošas vielas.

C. Riebigas vai smirdošas vielas.

4. pants.

Priekšmeti, kuri pārvadāšana pielaista zem zināmiem noteikumiem.

§ 1. Zemāk pievestie priekšmeti pielaisti pārvadāšanai pie starptautiskās satiksmes preču zīmes zem sekošiem noteikumiem:

1. Šo nolikumu „Pielikumā 1” uzrāditie priekšmeti pēc turpat paredzētiem noteikumiem;
2. Līķu pārvadājumi, ja izpildīti sekoši noteikumi:
 - a) pārvadāšanai jānotiek ar lielo ātrumu un sevišķas personas pavadībā, ja tā uz visiem pārvadāšanā piedalošāmies dzelzsceļiem nav atļauta ar parasto ātrumu vai bez pavadoga;
 - b) veduma maksā samaksājama pie nosūtīšanas;
 - c) pārvadāšana padota katrā valstī šai ziņā pastāvošiem likumiem un policijas noteikumiem, ja tikai attiecīgu valstu starpā nepastāv kāda sevišķa vienošanās;
2. Uz saviem riteņiem skrejošo dzelzsceļu sastāvu pieņem pārvadāšanai ar noteikumu, ja kāds no dzelzsceļiem konstatējis, ka tas ir ritētspējīgs un apiecinājis to ar attiecīgu uzrakstu vai ipašu apliecibu: lokomotives, tenderi un motorvagoni bez tam jāpavada kādam nosūtitāja nozīmētam hetpratejām-pavadonim, kuģam sevišķi jārūpējas par viņu eļlošanu.
4. Dzīvus kustojus pieņem pārvadāšanai zem sekošiem noteikumiem:
 - a) dzīvi kustoj, izņemot mazus dzīvniekus, kurus nodod pārvadāšanai labi noslēgtos būros, kastēs, kurvjos u. t. t., jāpavada nosūtitāja nozīmētam pavadonim. Pavadišana nav obligatoriska gadījumos, ja tiešos starptautiskos tarifos vai dzelzsceļu savstarpējos noligumos paredzēti izņēmumi;
 - b) nosūtitājam jāzpilda izsūtīšanas un gala stacijas, kā ari tranzītdzelzsceļu valstu sanitār-administratīvie noteikumi. Šīm nolūkam nosūtitājam jāapgādā visi vajadzīgie pavadraksti.
5. Priekšmetus, kuriem iekraušana vai pārvadāšana pēc izsūtīšanas stacijas dzelzsceļa iekrašanai, atkarībā no viena vai vairāku pārvadāšanā dalību pemošu dzelzsceļu būvēm vai kustības līdzekļiem, saistīta ar sevišķām grātībām, pieņem pārvadāšanai tikai zem katrā atsevišķā gadījumā uzstādamiem noteikumiem.

§ 2. Divas vai vairākas līgumslēdzējas valstis var ar ipāšiem līgumiem vienoties sākotnēji pār kādu pēc šiem nolikumiem no pārvadāšanas izslēgtu priekšmetu pārvadāšanu zem zināmiem noteikumiem, vai par nolikumu „Pielikumā 1” pievesto priekšmetu pārvadāšanu starptautiskā satiksmē starp šīm valstīm pēc atviegloto nosacījumiem. Dzelzsceļi var ar attiecīgiem tarifu noteikumiem atlaut pieņemt ari zināmus no pārvadāšanas izslēgtus priekšmetus vai piemērot precēm, kuģas pārvadāšanu zem zināmiem nosacījumiem, atviegloto nosacījumus.

5. pants.

Dzelzsceļu pienākums izpildit pārvadāšanu.

§ 1. Katram, šiem nolikumiem padotam dzelzsceļam jāuzņemas pārvadāt visas pēc šiem nolikumiem pārvadāšanai pielaistās preces, uz šo nolikumu noteikumu pamata, ja:

Tulkojums.

a) nosūtitājs padodas šo nolikumu noteikumiem;

b) pārvadāšana iespējama ar parastiem pārvadāšanas līdzekļiem;

c) pārvadāšanai nav par šķērslī tādi apstākļi, no kuriem dzelzsceļi nevarētu izvairīties un kuģu novēršana no tā neatkarājas.

§ 2. Preces, kuģu iekraušanai, pārkraušanai vai izkraušanai vajadzīgas sevišķas ietases, dzelzsceļam jā pieņem pārvadāšanai tikai tad, ja attiecīgās stacijas tādās ietases atrodas.

§ 3. Dzelzsceļam jā pieņem tikai tādās preces, kuģu nosūtīšana iespējama jaukējoties. Izsūtīšanas stacijā pastāvošie noteikumi nosaka, kādos gadījumos preces kuģas neatbilst minētam noteikumam, stacijai jā pieņem pagaidām glabāšanā.

§ 4. Preču nosūtīšanai jānotiek pēc kārtas, kādā tās pieņemtas pārvadāšanai izņemot nākošā paragrafā paredzētos gadījumos.

§ 5. Ja sabiedriskas intreses vai svarīgi kustības apstākļi to pagēr, tad piekrītā iestādei ir tiesība dot rīkojumu:

a) par dzelzsceļu kustības slēgšanu pavisam vai pa daļai;

b) par zinamu sūtijumu izslēgšanu no pārvadāšanas vai pielašanu zem zināmiem nosacījumiem;

c) par priekšrocības piešķiršanu zinamu sūtijumu pārvadāšanai.

Sādi rīkojumi jā izsludina.

Katram dzelzsceļam ir tiesība atraidit preces, kuģu pārvadāšanai ir par šķērslī kāds no šiem ierohežojumiem.

§ 6. Katra šī panta noteikumu neizpildīšana dod tiesību prasīt atlīdzību par zaudējumiem, kas caur to cēlušies.

II daļa.

Pārvadāšanas līgums.

I nodaja.

Pārvadāšanas līguma forma un noteikumi.

6. pants.

Preču zīmes forma un saturs.

§ 1. Katram šiem nolikumiem padotam starptautiskās satiksmes sūtijumam nosūtitājam jāiesniedz šo nolikumu „Pielikumā 1” paredzētā parauga preču zīme. Preču zīmu blanketēm jābūt drukātām uz izturīga balta rakstampapira, kuģam piekrītālā ātruma precēm jābūt ar ne mazāk, kā vienu centrimetri platu sarkanu strīpu augšējā un apakšējā malā, vienā un otrā lapas pusē.

§ 2. Starptautiskie tarifi vai starp dzelzsceļiem noslēgtie līgumi nosaka, kādā valodā preču zīmu blanketes jādrukā. Ja tarifos vai līgumos tas nov paredzēts, tad preču zīmu blanketes drukājamas vienā no izsūtīšanas valsts oficiālām valodām ar paralelu tekstu franču, vācu vai itāļu valodā. Var pievienot tulkojumu arī citās, par vajadzīgām atzītās valodās. Tā preču zīmes daļa, kuģa jāzpilda nosūtitājam, izpildama arī vienā no izsūtīšanas valsts oficiālām valodām. Kādi tulkojumi pievienojami preču zīmei, nosaka starptautiskie tarifi vai starp dzelzsceļiem noslēgtie līgumi. Ja tādu nav, tad nosūtitājam jā pievieno tulkojums franču, vācu vai itāļu valodā.

§ 3. Tās daļas, kuģas preču zīmē apzīmētas ar treknām līnijām, jāzpilda dzelzsceļam, bet pārējās — preču nosūtitājam. Nosūtitājam jā pārstrīpo iedales, kuģas tas nevēlas izpildīt.

§ 4. Baltas vai ar sarkanām stripām apvilktais preču zīmes izvēle norāda, vai prece pārvadājama ar parasto vai lielu ātrumu. Nav atlauts pieprasīt preces pārvadāšanu pa vienu ceļa gabalu ar lielu ātrumu un pa kādu citu ceļa gabalu ar parasto ātrumu, ja starp visiem dalību pemošiem dzelzsceļiem nepastāv ipaša vienošanās.

§ 5. Preču zīmes ar izlabojumiem un izkāsījumiem netiek pieņemtas. Izlabojumi pieļāzami tikai tad, ja nosūtitājs tos apliecinā ar savu parakstu un izlabotos skaitīs, ja tie attiecas uz vietu skaitu vai svaru, atkarīto ar burtiem.

§ 6. Preču zīmē ievietojamie dati jā ieraaksta vai jā iepieštie ar neizdzēšamām rakstu zīmēm.

Preču zīmēs jābūt atzīmētām sekošām zīmām:

a) preču zīmes sastādīšanas vietai un datumam;

b) izsūtīšanas stacijas dzelzsceļa nosaukumam;

c) gala stacijas dzelzsceļa un gala stacijas nosaukumam ar visiem vajadzīgām aizrādījumiem, kas nepieciešami, lai novērstu staciju samaiņu, kuģas atrodas vienā un tai pašā vietā, vai kuģas atrodas dažādās, vienāda vai līdzīga nosaukuma vietas;

d) sajēmēja uzvārdam un dzīves vietas. Kā sajēmēju var uzrādīt tikai vienu personu, firmu vai juridisku personu. Uzrādīt gala staciju vai gala stacijas priekšnieku kā sajēmēju ir atlauts tikai tad, ja tarifs, kādi jā piekrītē, netiekīti to pieļauj. Adreses, kuģas nav pievest sajēmēja uzvārds, kā „... rīcībā” vai „preču zīmes dublikata iepriekšējām” — nav pieļāzamas;

e) sūtījuma saturu nosaukumam, svaram vai ziņām ar aizrādījumu par sūtījuma svaru, saskaņā ar noteikumiem par preču pārvadāšanu, kādi pastāv uz izsūtīšanas stacijas dzelzsceļa; bez tam uz gabalprecēm — gabalu skaitam, iezīmējuma veidam, iežīmēm un numuriešiem, un uz precēm, kuģu iekraušanai nosūtitāja pienākums — vagona šķirai numuram un piederības celi zīmēm. Preces nosaukums jā apzīmē sekoši: „Pielikumā 1” pievestās preces jā apzīmē ar to nosaukumu, zem kāda tās atrodamas minētā pielikumā; preču klasifikācijā un tarifos pievestās preces — ar to nosaukumu, kāds tam piešķirts preču klasifikācijā un tarifos, bet pārējās preces — ar tirdzniecības lietojamo nosaukumu.

Ja preču zīmē preču nosaukuma ierakstīšanai paredzētā vieta nav piekrītā, tad šīm nolūkam nemandas sevišķas, preču zīmē rūpīgi piešķirtās un nosūtitāja parakstītās lapas;

f) sikam sarakstam mūtīas, nodokļu, akcīzes, policījas vai citām administratīvām iestādēm vajadzīgiem pavadrakstiem, kuri pievienoti preču zīmei, vai par kuriem aizrādīts, ka tie nodoti zināmā stacijā;

g) nosūtitāja uzvārdam vai firmai, apliecinātiem ar nosūtitāja parakstu, kā arī viņa adresi, kuģu tas pēc savā jēkata var papildināt ar savu telefona adresi. Nosūtitāja paraksts var būt drukāts vai uzspiest ar spiedogu, ja tas atlauts pēc izsūtīšanas stacijā pastāvošiem likumiem un nosūtījumiem. Kā nosūtitāju drīkst uzrādīt preču zīmē tikai vienu personu, firmu vai juridisku personu.

10. pants.

Privatu līgumu aizliegums.

Katra privata vienošanās, pēc kuras vienam vai vairākiem nosūtītājiem veduma maksā, salīdzinot ar tarifiem, tiku pazemināta, formeli aizliegta un neskaitās kā esoša likumīgā spēkā. Turpretīm ir pielaižami maksas pazeminājumi, kas pienācīgi izsludināti un zem vienādiem nosacījumiem nāk par labu visiem vienādā mērā, tāpat maksas pazeminājumi, kuri atvēlēti dzelzceļu dienesta un administratīvu iestāžu vajadzībām vai labdarības nolūkiem.

11. pants.

Piegādāšanas termiņi.

§ 1. Piegādāšanas termiņi nedrīkst pārsniegt sekošu maksimalu termiņu normas:

a) lielā ātruma precēm: 1 dienu,

1) nosūtīšanas termiņš 1 dienu,
2) pārvadāšanas termiņš, par katriem, arī nepilniem, 250 tarifa kilometriem 1 dienu,

b) parastā ātruma precēm: 2 dienas,

1) nosūtīšanas termiņš 2 dienas,
2) pārvadāšanas termiņš, par katriem, arī nepilniem, 250 tarifa kilometriem 2 dienas,

§ 2. Ja sūtījumu pārvadā pa vairākām, ar sledēm savienotām dzelzceļu līnijām, tad pārvadāšanas termiņš aprēķināts pēc kopēja attāluma no izsūtīšanas stacijas līdz gala stacijai; nosūtīšanas termiņu aprēķina tikai vienu reizi, neskatoties uz daļību jemošo dzelzceļu skaitu.

§ 3. Katras valsts likumi un rīkojumi nosaka, kādus papildu piegādāšanas termiņus atļauts noteikt šo valstu pārraudzībā sastāvošiem dzelzceļiem, sekošos gadījumos:

a) sūtījumiem, kuru pārvadāšanai lieto:

Jūras vai iekšējos ūdens ceļus ar celtuvēm vai kuģiem;
vai zemes ceļu bez dzelzceļa,
vai sātksmes līdzekļus, kuri savieno viena vai dažādu tiku divas līnijas,
vai zemākas šķiras dzelzceļa līnijas,
vai līnijas ar citu nekā normalo ceļa platumu;

b) ārkārtīgu apstākļu dēļ, kuriem kā sekas ir: neparasta kustības pieaugšana vai neparastas kustības grūtības. Papildu termiņi aprēķināti arvien veselās dienās.

§ 4. Papildu termiņiem, kuri pamatooti uz § 3. punktā „a“ paredzētiem apstākļiem, jābūt minētiem tarifos.

Paragrafa 3. punktā „b“ paredzētiem papildu terminiem jābūt izshudinātiem un līdz to izsludināšanai tie neskaitās par esošiem spēkā.

§ 5. Piegādāšanas termiņš sākas no nākošās pusnaktis pēc preces pienemšanas pārvadāšanai (8. pants § 1.).

§ 6. Piegādāšanas termiņš ir ieturēts, ja prece līdz termiņa notecēšanas laikam izdota saņēmējam vai kādai citai personai, kurai pēc gala stacijas dzelzceļa noteikumiem ir tiesība preci saņemt, vai ja šīm personām ir paziņots par preces pienāšanu gala stacijā. Katras valsts likumi un noteikumi nosaka, kādā kārtā apliecināma paziņojuma piesūtīšana. Par precēm, kuras dzelzceļam nav jāuogādā saņēmējam mājās un par kuru pienāšanu dzelzceļam rakstiski nav jāzīgo saņēmējam, piegādāšanas termiņš ir ieturēts, ja prece līdz termiņa notecēšanas laikam sagatavota gala stacijā — izdošanai saņēmējam.

§ 7. Piegādāšanas termiņa noīlgšana apstājas uz visiem laiku, kuru aizņem muitas, akcizes, nodokļu, policijas un citu administratīvu formalitātu nokārtošana, kā arī uz laiku, kuru preces pārvadāšanu nav iespējams iesākt, ne turpināt, dzelzceļu kustības pārtraukšanas dēļ, ja pēdējā nav notikusi caur dzelzceļa vainu. Tāpat arī piegādāšanas termiņa noīlgšana apstājas uz laiku, kuru aizņem 7. panta §§ 2. un 3. paredzēto operaciju izvešana, kā arī uz laiku, kuru sūtījums aizturēts, sakārā ar nosūtītāja vēlākiem rīkojumiem 21. pantā paredzētos gadījumos.

Bez tam, pārvadājot dzīvus kustonos, piegādāšanas termiņa noīlgšana apstājas:

a) uz laiku, kuru aizņem dzīvnieku dzirdīšana tai paredzētās stacijās;
b) uz laiku, kuru aizņem kāda administratīva rīkojuma izpildīšana;
c) uz laiku, kuru aizņem veterinarā apskate.

§ 8. Parastā ātruma preču piegādāšanas termiņa noīlgšana apstājas svētdienās un likumīgās svētku dienās.

Ja preces pienemšanas dienai sekojošā dienā ir svētdiena vai likumīga svētku diena, tad lielā ātruma precēm piegādāšanas termiņš sākas vienu diennakti vēlāk. Ja pēdējā piegādāšanas termiņa diena ir svētdiena vai likumīga svētku diena, tad termiņš beidzas šīm dienām sekojošā dienā.

Sie noteikumi tomēr nav piemērojami lielā ātruma precēm, ja izsūtīšanas vai gala stacijas valstī stacijas atvērtas preču operacijām arī svētdienās un svētku dienās.

§ 9. Ja kādas valsts likumi un noteikumi nosaka, ka svētdienās un zināmās likumīgas svētku dienās lielā ātruma precēm operacijas pilnīgi vai pa daļai pārtrauktas, tad piegādāšanas termiņus attiecīgi pagarinā.

§ 10. Ja saskaņā ar kādas valsts likumiem un noteikumiem ir pielaisti pazemēti, speciali vai izņēmuma tarifi ar pagarinātiem piegādāšanas termiņiem, tad tādas valsts dzelzceļi var piemērot šos tarifus ar pagarinātiem piegādāšanas termiņiem arī starptautiskā satīksmē.

12. pants.

Preces stāvoklis. Iesainojums.

§ 1. Ja dzelzceļš pieņem pārvadāšanai preci ar acimredzamām bojājuma pārziņiem, tad tam ir tiesība prasīt, lai preču stāvokli preču zīmē ipāši atzīmē.

§ 2. Nosūtītāja pienākums ir preci izturīgi iesainojot, ciklālu tā pēc savām ipāšībām prasa iesainojumu, lai novērstu tās nozaudēšanu pilnīgi vai pa dalai un pasargātu no bojājumiem ceļā, kā arī lai neciestu cilvēki, vai nebojātu pārvadāšanas līdzekļus vai citas preces. Preču iesainošanas pārējai kārtībai jāatbilst tarifu noteikumiem un rīkojumiem, kādi pastāv uz izsūtīšanas stacijas dzelzceļa.

§ 3. Ja nosūtītājs nav izpildījis § 2. noteikumus, tad dzelzceļam tiesība atraidit preces pienemšanu vai prasīt, lai nosūtītājs sīki apraksta un apliecinātu preču zīmē, ka iesainojuma nav, vai ka tas nepilnīgs.

§ 4. Nosūtītājs atbildīgs par preču zīmē tādā veidā apliecinātu iesainojuma trūkuma vai tā nepilnības sekām, kā arī par tādiem iesainojuma trūkumiem, kas no ārpuses nav ieraugami. Visi no tā cēlušies zaudējumi jācieš nosūtītājam, kurām jāatlīdzina arī varbūtēji dzelzceļa zaudējumi. Nosūtītājs atbild arī par tādiem iesainojuma trūkumiem, kuri no ārpuses ieraugami, bet preču zīmē nav apliecināti, tādi gadījumi, ja dzelzceļš šos trūkumus pierāda.

§ 5. Ja nosūtītājs mēdz nosūtīt no vienas un tās pašas stacijas iesainojumu pagērošas vienādās preces bez iesainojuma vai vienā un tādā pat nepietiekosā iesainojumā, tad tas var iesniegt, saskaņā ar § 3, katram sūtījumam vajadzīgā paziņojuma vietā vienu vispārēju paziņojumu pēc šo nolikumu III. pielikumā paredzētā parāga. Šīm gadījumā preču zīmē jābūt atzīmē par izsūtīšanas stacijai iesniegto vispārējo paziņojumu.

§ 6. Ja tarifos nav noteikti paredzēti kādi izņēmumi, tad nosūtītāja pienākums ir apzīmēt gabalu preces no ārpuses ar skaīdrām, neizdzīstošām un preces samaiņu izslēžotām iezīmēm, kurām pilnīgi jāatbilst preču zīmē ierakstītām iezīmēm. Bez tam nosūtītāja pienākums ir apgādāt katru preču gabalu ar zīmi (birku), uz kuras ar neizdzīstošiem burtiem jābūt atzīmētai gala stacijai. Ja izsūtīšanas stacijas dzelzceļa noteikumi to paredz, tad uz birkas jābūt uzrādītiem arī sapēmēja uzvārdam un adresēi, uzrakstītiem tāz birkas tādā veidā, ka tie redzami, vai uzrakstītiem salocītas birkas iekšpusē, kuru var taisīt vajā tikai preču zīmes iztrūkuma gadījumā. Veci uzraksti un birkas nosūtītājam jāpārstrīpo vai jānorādīs.

§ 7. Ja tarifos nav noteikti paredzēti kādi izņēmumi, tad viegli plistošus priekšmetus (stikla, porcelāna vai podnieku preces), birstošus priekšmetus (rieķus, augļkopbarību, akmeņus) un preces, kuras var sasnēret vai sabojāt citus priekšmetus (ogles, kaļķus, pēlnus, vienkāršu zemi un krāsas zemes) var pārvadāt tikai vagonkratīgi sūtījumiem, ja šie priekšmeti nav tās iesainoti vai sasieti, lai tie nepīstu, neizkāstu vai nebojātu citus sūtījumus.

13. pants.

Muitas, nodokļu, finansu, policijas un citu administratīvu formalitātu nokārtošanai vajadzīgie pavaddokumenti. Muitas aizsīgums.

§ 1. Nosūtītājam jāpievieno preču zīmei visi tie pavaddokumenti, kuri liegā preces izdošanai saņēmējam vajadzīgi muitas, nodokļu, finansu, policijas un citu administratīvu formalitātu nokārtošanai. Sie pavaddokumenti var attiekties tikai uz vienu un tādi pat preču zīmē uzrādītām precēm, izņemot ja administratīvu iestāžu priekšraksti vai tarifu noteikumi nosaka kādu citu kārtību.

Ja šādus pavaddokumentus nevar pievienot preču zīmē tādēļ, ka tie noderīgi robežstacijā, tad preču zīmē jābūt pilnīgam aizrādījumam uz vietu, kurā tie noderīgi.

§ 2. Pārbaudīt preču zīmei pievienoto pavaddokumentu pareizību un pilnību nav dzelzceļa pienākums. Nosūtītājs atbildīgs pret dzelzceļu par visiem zaudējumiem, kas caur šādu dokumentu trūkumu, nepilnību vai nepareizību varētu celties, izņemot gadījumus, kad dzelzceļš pats pie tās vajadzīgi.

Par saskaņā ar § 6. p. 7. preču zīmēs uzrādīto un tām pievienoto dokumentu nozaudēšanas sekām, dzelzceļi atbild pēc šo nolikumu III. daļas noteikumiem.

§ 3. Nosūtītāja pienākums ir gādāt par preču iesainošanu un pārsegšanu saskaņā ar muitas noteikumiem. Preces ar bojātu vai nepilnīgu muitas aizsīgumu var atraidīt.

11. nodaļa.

Pārvadāšanas līguma izpildīšana.

14. pants.

Preču pieņemšana un iekraušana.

§ 1. Preču pieņemšanas kārtību pārvadāšanai nosaka izsūtīšanas stacijā pastāvošie likumi un noteikumi.

§ 2. Vai preces jāiekrauji dzelzceļam vai nosūtītājam, nosaka izsūtīšanas stacijā pastāvošie noteikumi, ciklālu šāis nolikumos nav paredzēti citādi noteikumi, vai ja starp nosūtītāju un dzelzceļu nepastāv īpaša vienošanās, kura atzīmēta preču zīmē.

§ 3. Vai preces pārvadājamas segtos, atklātos vai īpaši ierikotos vagonos jeb atklātos vagonos, pārsedzot ar brezentiem, nosaka tiešie starptautiskie tarifi, ciklālu šāis nolikumos par to nav paredzēti citi nosacījumi. Ja tādi tarifi nepastāv, vai ja tādi nekādi nosacījumi šīm zīmām nav paredzēti, tad visam pārvadāšanas celam pieņemot izsūtīšanas stacijā esošie noteikumi.

15. pants.

Muitas, nodokļu, finansu, policijas un citu administratīvu iestāžu formalitātes.

§ 1. Kamēr preces atrodas ceļā, muitas, nodokļu, finansu, policijas un citu administratīvu iestāžu formalitātes nokārto dzelzceļš. Pēdējais uz savu atbildību var šos pienākumus uzdot izpildīt komisionaram vai uzņemties pats. Kā vienā tā otrā gadījumā dzelzceļam jāpilda komisionara pienākumi. Tomēr nosūtītājs var pats vai caur savu pilnvarnieku, kas uzrādīts preču zīmē, būt klāt pie augstāk minēto formalitātu nokārtošanas, lai dotu vajadzīgos paskaidrojumus un lietiskus no savas puses aizrādījumus, kas tam tomēr nedod tiesību pārņemt preci savā ipasumā, ne pašam nokārtot šīs formalitātes. Gadījumā, ja nosūtītājs uzrādījis muitas, nodokļu, finansu un citu administratīvu formalitātu nokārtošanai tādu veidu, kāds nav pielaists, tad dzelzceļš rīkojās šīm zīmām tā, kā tas atrod pēckērīgā nosūtītāja par izdevīgāku, zmojot pēc savu rīcību nosūtītājam.

§ 2. Ja gala stacijā atrodas muitas iestāde un preču zīmē aizrādīts, ka muitas formalitātes nokārtojamas gala stacijā, vai ja prece šāda aizrādījuma trūkuma dēļ pienāk gala stacijā nemumēta, tad saņēmējam tiesība nokārtot muitas formalitātes gala stacijā. Ja saņēmējs šīs savas tiesības izlieto, tad tam ieprieks jānorādzina visuz sūtījumu attiecīšies maksājumi un īāzīpēk preču zīmē.

Ja muitas formalitātes gala stacijas dzelzceļa noteikumos paredzēta izņemtās, ja nokārtojis saņēmējs, ne nosūtītāja pilnvarnieks un ja preču zīmē vēl nav izpirkta, tad dzelzceļš var nokārtot tās § 1. paredzētā kārtībā.

16. pants.

Izdošana.

§ 1. Dzelzceļam jāizdod nosūtītāja uzdotā gāja stacijā preču zīmē un prece saņēmējam pret pēdējā kvitējumu un pēc visu, saskaņā ar preču zīmi pienākošos maksājumus samaksas. Preces un preču zīmes saņemšana uzziekt sapēmējam par pienākumu samaksāt dzelzceļam visus pēc preču zīmes pienākošos maksājumus.

§ 2. Preces izdošanas kārtību, kā arī dzelzceļu pienākumu, zinamos gadījumos, gala stacijā vai kādā citā vietā, nogādāt preci sapēmējam mājās, nosaka likumi un noteikumi, kādi pastāv uz dzelzceļa, kuri pēc izpildīt pienākumu.

§ 3. Pēc preces pienākšanas gala stacijā sapēmējam ir tiesība pieprasīt precē zīmes izsniegšanu un preces izdošanu. Ja prece 30. panta § 1. paredzētā jaikā nav pienākusi, tad sapēmējs var, rīkojoties savas vai kādas citas personas interesēs, savā vārdā realizēt pret dzelzceļ

e) ja nosūtitājs nem uz sevi veduma maksu līdz kādai robežai (vai robežstacijai), vai izņēmuma gadījumā līdz kādai zinamai stacijai, kura nav robežstacija, tad tam jāatzīmē tas ar vārdiem: „franko līdz X (robežai vai robežstacijai) „vai“ franko līdz X“;

Preču zīmē atļauts ievietot vairākas, viena otru papildinošas frankaturas atzīmes, piemēram: „franko un franko muita“ vai „franko līdz X robežai un franko muita“.

§ 2. Izsūtišanas stacijas dzelzscejam ir tiesība prasit veduma maksas iepriekš samaksu, ja pēc viņa ieskatiem pārvadāšanai nododamie sūtījumi var ātri maitīties, vai tie savas mazvērtības vai piemitošu išpāšbu dēļ nenodrošina veduma maksas segšanu.

§ 3. Ja nosūtitājs nem uz sevi visus maksājumus vai daļu no tiem un ja, pieņemot preci pārvadāšanai, nav iespējams pareizi noteikt šo maksājumu apmēru, tad dzelzscejam tiesība prasit kā nodrošinājumu, ūsmā maksājumiem tuvojošas zumas iemaksu, izmērēt attiecīgu kvīti. Šos maksājumus katra atsevišķa robežstacija ieraksta pēc lāčas frankaturas rēķinā, kurš pavada sūtījumu līdz gala stacijai un kuram 2 mēnešu laikā, skaitot no piegādāšanas termiņa notecēšanas dienas, jābūt nosūtitam atpakaļ izsniedzējām stacijām.

Pēc frankaturas rēķina atpakaļsajēšanas jāizved ar nosūtitāju galīgs norēķins un saņemot no tā atpakaļ iepriekš izdotu kvīti, jāizsniedz frankaturas rēķinā uzrāditiem maksājumiem atbilstošs rēķins.

Frankaturas rēķins sastādams pēc šo nolikumu pielikumā IV paredzētā parauga.

§ 4. Frankaturas veidā iekāstētā zuma izsūtišanas stacijai sīki jāuzrāda kā preču zīmē, tā ari tās dublikātā.

18. pants.

Tarifu nepareiza piemērošana:

§ 1. Ja tarifs piemērots nepareizi, vai ja aprēķinot veduma maksu un papildu maksājumus pielaistīs kļūdas, tad par maz vai par daudz iekāstētā zuma jāatlīdzina.

§ 2. Ja dzelzsceļš konstatējis pārmaksu, un ja tā par vienu preču zīmi pārsniedz 0,50, tad par to oficieli jāziņo interesentam un pārmaksa iespējami ātrā laikā jāatlīdzina.

§ 3. Ja preču zīme nav izpirkta, tad par maz iekāstētā zuma nosūtitājam jāatlīdzina dzelzscejam papildus. Ja saņēmējs preču zīmi izpircis, tad nosūtitāja piešķums ir samaksāt papildus tikai tos maksājumus, kurus tas, saskaņā ar preču zīmē ierakstītām frankaturas atzīmēm, uznēmējis uz sevi; pārējo par maz iekāstēto zumu atlīdzina ir saņēmēja pienākums.

§ 4. Par šīm pantā minētām papildus maksājamām zūmām, ja tās par vienu preču zīmi pārsniedz 10 frankus, aprēķinami auglī 6% apmērā.

Auglī aprēķināni no 40. pantā paredzētās prasības iesniegšanas dienas, bet ja tāda nav iesniegta — no prasības ceļšanas dienas tiesas celā.

19. pants.

Pēcmaksas un aizdevumi skaidrā naudā.

§ 1. Nosūtitājam ir tiesība uzlikt preci pēcmaksu, kura nedrikst pārsniegt preces vērtību. Pēcmaksas zūmai jābūt uzrāditai izsūtāmās stacijas valsts valutā: tālsi, var pieļaut izņēmumus.

§ 2. Izmaksāt pēcmaksu nosūtitājam, iekams to nav samaksājis saņēmējs, nav dzelzsceļa pienākums. Pēcmaksai jābūt nosūtitāja rīcībā 3 mēnešu laikā, skaitot no dienās, kad tā iemaksāta: nokavējuma gadījumā aprēķinami auglī 6% apmērā, skaitot no šī termiņa notecešanas dienas.

§ 3. Ja prece izdota saņēmējam bez pēcmaksas iekāšanas, tad dzelzscejam jāatlīdzina nosūtitājam zaudējums uzliktās pēcmaksas apmērā, atstājot sev atpakaļ prasības tiesības pret saņēmēju.

§ 4. Par uzliktām pēcmaksām aprēķina tarītos paredzētu komisijas naudu; šī komisijas nauda pilnos apmēros paliek dzelzscejam par labu ari tad, ja, sakarā ar nosūtitāja vēlāku rīkojumu pēcmaksu atceļ vai pamazina (21. pants § 1.).

§ 5. Aizdevumi skaidrā naudā pieļaujami tikai saskaņā ar izsūtišanas stacijāmērķī esošiem noteikumiem.

20. pants.

Gala stacijas dzelzsceļa pienākumi.

Gala stacijas dzelzscejam jāievāc, kā uz savu pašu rēķina, tā ari uz iepriekšējo dzelzsceļu vai citu ieinteresēto personu rēķina, visi no pārvadāšanis līgumā izrietošie maksājumi, it īpaši veduma maksa, papildu maksājumi, muitas nodokli, pēcmaksas un pātāpīas uz preci skaitošās zumas.

III nodaļa.

Pārvadāšanas līguma grozīšana.

21. pants.

Tiesība grozīt pārvadāšanas līgumu.

§ 1. Vienīgi nosūtitājam ir tiesība grozīt pārvadāšanas līgumu, pieprasot preces atpakaļizdošanu izsūtišanas stacijā vai apturēšanu ceļā vai izdošanas aizturēšanu, vai pieprasot preces izdošanu preču zīmē uzrāditam saņēmējam vai kādai citai personai gala stacijā vai kādā citā, tuvāk par gala staciju vai aiz tās atrodosā vietā, vai ari preces atpakaļnosūtišanu uz izsūtišanas staciju.

Dzelzsceļš bez tam uz nosūtitāja vēlēšanos var pieņemt vēlākus rīkojumus par pēcmaksu uzliktānu, palielināšanu, pamazināšanu vai atcelšanu, kā ari par sūtījumu frankēšanu; šādus vēlākus rīkojumus pieņem, negalvojot viņu izpildīšanu.

Citādi nekā augšā minētā satura vēlāki rīkojumi nav pieļaujami. Vēlāki rīkojumi nekādā gadījumā nedrikst izsaukt sūtījuma dalīšanu.

§ 2. Augstāk minētie rīkojumi nosūtitājam jādod ar rakstisku, no viņa parakstītu paziņojumu pēc šo nolikumu V pielikumā paredzētā parauga.

Šis paziņojums jāatkārto uz preču zīmes dublikātu, kurš reizē ar paziņojumu jāuzrāda dzelzscejam un kuru pēdējais atdod nosūtitājam atpakaļ. Ja dzelzsceļš izpildījis nosūtitāja rīkojumu, nepieprasot no viņa preču zīmes dublikātu uzrādīšanu, tad tas atbildīgs pret preču saņēmēju, kura nosūtitājs nodevis dublikātu, par visiem zaudējumiem, kas caur to būtu cēlušies.

Ja nosūtitājs pieprasīja pēcmaksas palielināšanu, pamazināšanu vai atcelšanu, tad tam, jauzrāda izdota pēcmaksas aplieciņa. Ja pēcmaksu palielināja vai pamazina, tad pēcmaksas aplieciņu pēc attiecīgas izlabošanas izsniedz nosūtitājam atpakaļ. Galīgumā, ja pēcmaksu atceļ, tad pēcmaksas aplieciņu vairs atpakaļ neizsniedz.

Nosūtitāja rīkojumi, kuri doti kādā citā, nekā augstāk noteiktā veidā, netiek iepildīti.

§ 3. Dzelzsceļš izpilda nosūtitāja rīkojumus tikai tanīs gadījumos, ja tie tam nosūtīti ar izsūtišanas stacijas starpniecību.

Ja nosūtitājs pieprasīja, lai gala vai pieturas stacijai paziņo pa telegrāfu, tad izsūtišanas stacijai tas jāizpilda uz nosūtitāja rēķina; telegrama jālapstiprina ar rakstisku paziņojumu. Šīm gadījumā gala vai pieturas stacija, līdz rakstiska paziņojuma saņemšanai, nedrikst iezīmēt ne preču zīmi ne preci, ne ari sūtīt preci tālāk.

§ 4. Nosūtitāja tiesība grozīt pārvadāšanas līgumu, ari tad, ja tā rokās atrodas preču zīmes dublikāts, izbeidzas, tālāk preču zīme izsniegta saņēmējam, vai tālāk saskaņā ar 16. pantā § 3. realizējis savas no pārvadāšanas līguma izrietošas pārbaudas. No šī brīža dzelzsceļam jāievēro saņēmēja norādījumi, atbildot pretējā galīgumā saņēmēja priekšā par III daļā paredzēto noteikumu neizpildīšanas sekām.

22. pants.

Rīkojumu par pārvadāšanas līgumu grozīšanu izpildīšanu.

§ 1. Dzelzsceļš var 21. panta § 1. pirmā nodalījumā paredzētos rīkojumus atraidīt vai novilcināt vai tos izpildīt citādā veidā tikai tad:

- a) ja to izpildīšana nav vairs iespējama tanī laikā, kad dzelzsceļš tos sapēmis;
- b) ja to izpildīšana izsauktu kārtīgas kustības fraucējumu;
- c) ja to izpildīšanu gadījumos kad pieprasīta gala stacijas grozīšana, nepieļauj kādas dalību saņēmējās valsts likumi vai citi noteikumi, it sevišķi moitas, nodokli, finansu, policijas un citu administratīvu iestāžu priekšraksti;
- d) ja gadījumos, kad pieprasīta gala stacijas grozīšana, paredzams, ka precēs vērtība nesegs visus pārvadāšanas izdevumus līdz jaunai stacijai, izņemot, ja šos izdevumus samaksā tūliji vai ja tos nodrošina. Šīm gadījumos nekavējoties jāpaziņo nosūtitājam par šķēršļiem, kuri aizkavē viņa rīkojuma izpildīšanu. Ja dzelzsceļš nav varejis fos šķēršļus paredzēt, tad visas sekas, kurās celtos tādēļ, ka dzelzsceļš stājies pie rīkojumu izpildīšanas, uzņemas nosūtitājs.

§ 2. Ja nosūtitājs devis rīkojumu izdot preci kādā starpstacijā, tad veduma maksu aprēķina līdz šai stacijai pēc tarīfiem, kādi pastāv spēkā starp izsūtišanas staciju un minēto starpstaciju. Ja nosūtitājs devis rīkojumu nosūtīt preci atpakaļ uz izsūtišanas staciju, tad veduma maksu aprēķina: 1) līdz stacijai, kura prece apturēta pēc starp šo staciju un izsūtamo staciju pastāvošiem tarīfiem; 2) no minētās stacijas līdz jaunai gala stacijai pēc starp šim abām pēdējām stacijām pastāvošiem tarīfiem.

§ 3. Dzelzsceļam ir tiesība prasīt to izdevumu atlīdzīšanu, kas viņam radusies izpildot 21. panta § 1. minētos rīkojumus, ja tikai šie izdevumi nav cēlušies dzelzsceļa paša vainas dēļ.

23. pants.

Šķēršļi pārvadāšanā.

§ 1. Ja rodas šķēršļi sūtījuma pārvadāšanas iesākšanai vai turpināšanai, tad dzelzsceļam jāizķīr, vai aizrādījuma pieprasīšana no nosūtitāja atbilstu pēdējā intresēm, jeb vai būtu lietderīgāki pārvadāt preci pēc dzelzsceļa ieskatiem, grozot pārvadāšanas ceju. Dzelzsceļam ir tiesība uz veduma maksu par šo citu ceju un piemērot attiecīgo piegādāšanas termiņu ari tad, ja pēdējais pārsniedz termiņu pirmatnējam pārvadāšanas ceļam, izņemot gadījumus, kad tas noticis dzelzsceļa vainas dēļ.

§ 2. Ja nekāda cita pārvadāšanas ceļa nav, tad dzelzsceļš pieprasī nosūtitāja aizrādījumu; dzelzsceļa pienākums tomēr nav pieprasīt nosūtitāja aizrādījumu 5. pantā § 5. minētos pagaidu rakstura šķēršļu gadījumos.

§ 3. Nosūtitājs, kuram pazīpots par šķēršļiem pārvadāšanā, var no pārvadāšanas līguma atkāpties, bet tam, skatoties pēc gadījuma apstākliem, jāsamaksā dzelzsceļam veduma maksa par to ceļa gabalu, par kādu prece jau pārvadāta, vai izdevumi par pārvadāšanas sagatavošanu, kā ari visi citi tarīfos paredzētie izdevumi, izņemot gadījumus, kad tas noticis dzelzsceļu vainas dēļ.

§ 4. Ja preču zīmes dublikats neatrodas nosūtitāja rokās, tad šīm pantā paredzētie nosūtitāja rīkojumi nevar grozīt saņēmēja personu, ne gala staciju.

§ 5. Izpildīti netiek:

- a) nosūtitāja rīkojumi, kuri nav nodoti ar izsūtišanas stacijas starpniecību;
- b) rīkojumi par tādu preču atpakaļsūtišanu, kura vērtība, kā paredzams, nesegtu atpakaļsūtišanas izdevumus, izņemot ja šos izdevumus samaksā tūliji vai ja tos nodrošina.

§ 6. Ja nosūtitājs, kuram pazīpots par šķēršļiem pārvadāšanā, nedod kādu izpildītā rīkojumu pienācīgi pietiekšķi laikā, tad jārīkojas saskaņā ar piegādāšanas šķēršļiem paredzētiem noteikumiem uz tā dzelzsceļa, uz kura līnijām prece aizturētas.

§ 7. Ja šķēršlis pārvadāšanai atkrit pirms nosūtitāja rīkojuma pienācis, tad prece jānosūta uz gala staciju nenogaidot rīkojuma saņemšanu; par to pēc iespējas ātri jāpaziņo nosūtitājam.

24. pants.

Šķēršļi izdošanā.

§ 1. Ja rodas šķēršļi preces izdošanai, tad gala stacijai nekavējošies par to jāziņo caur izsūtišanas staciju nosūtitājam, pieprasot viņa aizrādījumu. Ja paziņošana pieprasīta jau preču zīmē, tad nekavējoties jāziņo nosūtitājam pa telegrafu. Paziņojuma izdevumu segšanu nodrošina prece.

Ja saņēmējs atsakās pieņemt preci, tad nosūtitājam pieder rīcības tiesības par preci ari tad, ja tas nevar izrādīt preču zīmes dublikātu.

Ja nosūtitājs pēc tam, kad tas atteicies pieņemt preci, vēlāk tomēr pieteicas preci saņemt, tad tā viņam izdodama, izņemot, ja gala stacija sagēmusi nosūtitāja pretēju rīkojumu. Par šādu vēlāku izdošanu nekavējoties jāziņo ar ierakstītu vēstuli nosūtitājam, uzliecot paziņojuma izdevumus preci.

Preci nekādā ziņā nevar sūtīt atpakaļ uz izsūtišanas staciju, ja nosūtitājs nav noteikti devis savu piekrīšanu.

§ 2. Visos gadījumos, kad precēs izdošanai radušies šķēršļi, ciktālu ši panta § 1. nav paredzēti citi noteikumi un pemiņa vērā 43. pantā noteikumus, jārīkojas saskaņā ar rīkojumiem un noteikumiem, kādi pastāv spēkā uz dzelzsceļa, kuram prece jāizdzod.

IV nodaļa.

27. pants.

Atbildības apmērs.

§ 1. Dzelzsceļi atbild zem šīm nodajā pievestiem noteikumiem par zaudējumiem, kas cēlušies preces pilnīgas, tās dajas nozaudēšanas vai bojāšanas dēļ laikā no tās pieņemšanas līdz izdosanai vai tāpēc, ka nokavēts piegādāšanas termiņš.

§ 2. Preces pilnīgas, tās dajas nozaudēšanas vai bojāšanas gadījumos dzelzsceļi tuo šīs atbildības atsvabināts, ja tas pierāda, ka zaudējumi cēlušies tās personas vāinas dēļ, kurai pieder rīcības tiesība par preci, vai arī tāda vietas rīkojuma izpildīšanas dēļ, kas nav izsaukts dzelzsceļa vāinas dēļ, vai aiz precēm piemitošām ipašībām (iekšējas maitāšanās, izžūšanas, normālās iztečēšanas u. t. t.), vai arī augstākas varas dēļ.

§ 3. Dzelzsceļi atsvabināts no atbildības par zaudējumiem, kas cēlušies piegādāšanas termiņa nokavēšanas dēļ, ja tas pierāda, ka nokavēšanu izsaukuši apstākļi, no kuriem dzelzsceļi nevarēja izvairīties un kuru novērsana no tā neatkarīgas.

28. pants.

Atbildības ierohežošana par zaudējumiem, kuras var izsaukt sevišķi iemesli.

§ 1. Dzelzsceļi neatbild par zaudējumiem, ja tiem par iemeslu ir viens vai vairāki no zemāk pievestiem apstākļiem:

- nedrošība, kas saistīta ar tādu precu pārvadāšanu atklātos vagonos, kuras šādā veidā pārvadā, saskaņā ar tarifu noteikumiem, vai pēc precu zīmē uzrādītas vienošanās ar nosūtītāju;
- nedrošība, kas saistīta ar tādu precu iesainojuma trūkumu vai nepilnīgumu, kuras bez iesainojuma to ipašību dēļ var bojāties vai iet zudumā;
- nedrošība, kas saistīta ar tādu precu iekraušanu vai izkraušanu, vai nepieciešamīgu iekraušanu, kuras, saskaņā ar tarifa noteikumiem, vai pēc precu zīmē uzrādītas vienošanās ar nosūtītāju vai pēc vienošanās ar saņēmēju, iekrauj nosūtītājs vai izkrauj saņēmējs;
- ipatnēja nedrošība, kas saistīta ar zināmām precēm piemitošām ipašībām, kā: lūšanu, rūšanu, iekšēju maitāšanos, iztečēšanu pārāk par normu, izžūšanu, izbiršanu, kuru dēļ preces var bojāties vai iet zudumā pilnīgi vai pa daļai;
- nedrošība, kas saistīta ar to, ka priekšmeti, kuri no pārvadāšanas izslēgti, tomēr nodoti pārvadāšanai zem nepareiza, neskaidra vai nepilnīga nosaukuma, vai ka nosūtītājs nodevis pārvadāšanai zem nepareiza, neskaidra vai nepilnīga nosaukuma tādus priekšmetus, kuri pieļaisti tikai zem zināmiem noteikumiem vai nodevis tos, neievērojot pastāvošos noteikumus par nodrošināšanas līdzekļiem;
- ipatnēja nedrošība, kas saistīta ar dzīvu kustoju pārvadāšanu;
- nedrošība, kuras novēršanai dzīvus kustopus vai preces pārvadā ar pavadījumiem, ja saskaņā ar šo nolikumu vai tarifa noteikumiem, vai pēc precu zīmē uzrādītas vienošanās ar nosūtītāju šie kustopi vai preces obligatoriski jāpavada pavadījumiem.

§ 2. Ja pēc lietas apstākļiem izrādītos, ka zaudējums varēja celties viena vai vairāku no minēto iemeslu dēļ, tad tiek pieņemts, ka tas cēlies aiz šiem iemesliem, kamēr persona, kurai pieder rīcības tiesība par preci, nepierāda pretējo.

29. pants

Atbildības lielums preces pilnīgas vai tās dajas nozaudēšanas gadījumā.

Ja uz šo nolikumu noteikumu pamata dzelzsceļam jāmaksā atlīdzība par preces pilnīgu vai tās dajas nozaudēšanu, tad atlīdzību aprēķina

pēc biržas cenām;

ja tādu trūkst — pēc tirgus cenām;

ja trūkst vienu un otru — pēc parastās vērtības,

kāda ir līdzīgām un tādu pat ipašību precēm tajā vietā un tajā laikā, kur un kad preces piegādāšanas pārvadāšanai. Tomēr, nemot vērā 34. pantā paredzētos ierohežojumus, atlīdzība nedrīkst pārsniegt 50 frankus par katru trūkstošā brutto svara kilogramu.

Bez tam atlīdzīnā par preci samaksātā veduma maksas, muitas nodokli un citi izdevumi, nemaksājot tomēr nekādu citu zaudējumu atlīdzību, nemot vērā 35. un 36. pantos paredzētos izņēmumus.

Ja zumas, uz kuru pamata aprēķinama atlīdzība, nav uzrādītas tās valsts valutā, kurā pieprasīta atlīdzību, tad tās pārrēķina pēc tāni laikā un tajā vietā pastāvošā kursa, kad un kur atlīdzību izmaksā.

30. pants.

Preces uzskatišana par nozaudētu. Nozandētas preces atrašana.

§ 1. Ja 30 dienu laikā pēc saskaņā ar 11. pantā aprēķinām piegādāšanas termiņa notecešanas prece netiek izdota vai sagatavota nodošanai saņēmēja rīcībā, tad persona, kurai pieder rīcības tiesība, var uzskatīt preci kā zudušu, nepievedot nekādus citus pierādījumus.

Šim 30 dienām pieskaita vēl ik pa 10 dienām — tomēr ne vairāk kā 30 dienas — uz katru pārvadāšanā dalību nemošu valsti, izņemot izsūtīšanas un gala stacijas valstis.

§ 2. Persona, kurai tiesība uz atlīdzību, saņemot pēdējo par nozaudēto preci, var taisīt atzīmi uz kvites, lai dzelzsceļš, ja tas četrus mēnešus laikā pēc atlīdzības izmaksas preci atrastu, viņai nekavējoši par to paziņo. Par šādu atzīmi dzelzsceļš izdod viņai aplieciņu.

§ 3. Šīm gadījumā persona, kurai ir tiesība uz atlīdzību var 30 dienu laikā, skaitot no paziņojuma saņēmāšanas dienas, pieprasīt preces izdošanu bez maksas, pēc viņas izveles gala stacijā vai izsūtīšanas stacijā, atmaksājot viņai izmaksāto atlīdzību un paturot visas tiesības uz pārību dēļ atlīdzības par nokavēšanu, saskaņā ar 33. pantu un attiecīgi ar 35. panta § 3.

§ 4. Ja § 2. minētā atzīme uz kvites nav taisīta, vai ja § 3. uzrādītā 30 dienu laikā nekādi aizrādījumi nav doti, vai ja prece atrasta vēlāk par četriem mēnešiem pēc atlīdzības izmaksas, tad dzelzsceļš var ar to rikoties pēc savas valsts likumiem un noteikumiem.

31. pants.

Atbildības ierohežošana precu svara izstrūkuma gadījumos.

§ 1. Attiecībā uz precēm, kuras pie pārvadāšanas tām piemitošu dabisku ipašību dēļ padotas normalam zudumam svarā, dzelzsceļi atbild tikai par to svara zudumu, kurš pārsniedz zemāk noteiktās normas:

a) $2\frac{1}{2}$ no šķidrā un mītrā stāvokli nodoto precu svara, kā arī no sekošu precu svara:

auglu, svaigu,
auglu, kaltētu un vāriņu,
ādu, neizstrādātu, arī atkritumu,
ādu, izstrādātu,
aitu, vilnas,
apīpu,
cūku saru,
dārza sakņu, svaigu,
dzīvnieku dzīslu,
ķitu, svaigu,
kauju, veseli vai maltu,
kažokādu.

koku mizu,
krāskoku, sasmalcinātu vai maltu,
lakrīcas koku,
tragu un nagu,
sakņu,
sāls,
ziepju un cietai ēji,
zirgu astru,
zivju, kaltētu,
tabakas, grieztas,
tabakas lapu, svaigu,
taukvielu.

b) $1\frac{1}{2}$ no visu pārējo sauso precu svara, kuras pie pārvadāšanas padotas svara zudumam.

§ 2. Šī panta § 1. paredzētā atbildības ierohežošana tomēr nav piemērojama ja pēc apstākļu noskaidrošanas pierāda, ka svara zudumu nevar pamatot uz formālo zudumu attaisnojošiem iemesliem.

§ 3. Gadījumos, kad vairākus precu gabalus pārvadā pie vienas precu zīmes un ja atsevišķo gabalu svars uzrādīts precu zīmē, vai ja to iespējams uzņemt kādā citā ceļā, tad zuduma normu aprēķina par katru gabalu atsevišķi.

§ 4. Ja prece nozaudēta pavism, tad aprēķinot atlīdzību, nekādi atlīdzību par zudumu svarā netiek pieplaisti.

§ 5. Šīs pants neizskar 28. pantā paredzētos noteikumus.

32. pants.

Atlīdzības lielums preces bojāšanās gadījumā.

Preces bojāšanās gadījumos, izņemot 34. pantā paredzēto gadījumu, dzelzsceļam jāmaksā zuma, par kādu samazinājusies preces vērtība, nemaksājot nekādu citu zaudējumu atlīdzību, bet nemot vērā 35. un 36. pantos paredzētos izņēmumus.

Atlīdzības lielums tomēr nedrīkst pārsniegt:

- ja bojājuma dēļ viss sūtījums kļūvis bezvērtīgs — zumu, kura būtu jāmaksā visa sūtījuma nozaudēšanas gadījumā;
- ja bojājuma dēļ tikai sūtījuma daļa kļūvusi bezvērtīga — zumu, kura būtu jāmaksā šīs sūtījuma daļas nozaudēšanas gadījumā.

33. pants.

Atlīdzības lielums piegādāšanas termiņa nokavēšanas gadījumā.

§ 1. Piegādāšanas termiņa nokavēšanas gadījumā, ja persona, kurai ir tiesība uz atlīdzību, nepierāda, ka šīs nokavēšanās dēļ cēlušies zaudējumi, dzelzsceļam ir jāmaksā:

- 10 no veduma maksas, ja nokavēšana nepārsniedz $1/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas, ja nokavēšana pārsniedz $1/10$, bet nepārsniedz $2/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas, ja nokavēšana pārsniedz $2/10$, bet nepārsniedz $3/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas, ja nokavēšana pārsniedz $3/10$, bet nepārsniedz $4/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas par katru nokavēšanu, kura pārsniedz piegādāšanas termiņa $4/10$.

§ 2. Ja pierāda, ka piegādāšanas termiņa nokavēšanas dēļ cēlušies zaudējumi, tad par tiem iesniedzama atlīdzība līdz pilnas veduma maksas apmēram.

§ 3. Šī panta §§ 1. un 2. paredzētās atlīdzības nevar pieprasīt, ja pieprasī atlīdzību par preces pilnīgu nozaudēšanu.

Preces vienas daļas nozaudēšanas gadījumā atlīdzība jāmaksā par preces nozaudēto daļu.

Preces bojāšanās gadījumā atlīdzība maksājama kopā ar 32. pantā paredzētu atlīdzību.

34. pants.

Atatlīdzības ierohežošana gadījumos, kad tiek piemēroti izņēmuma tarīsi.

Ja dzelzsceļš izdod ipašus pārvadāšanas nosacījumus (specialus vai izņēmuma tarīsi), pēc kuriem par visu pārvadāšanu aprēķinātā veduma maksas, salīdzinot ar maksas pēc parastiem noteikumiem (vispārējiem tarījiem), ir zemāka, tad tas var preces nozaudēšanas, bojāšanas vai piegādāšanas termiņa nokavēšanas gadījumos ierohežot izsniedzamo atlīdzību ar zināmu maksimalu zumu.

Ja atlīdzība šādas maksimalas zumas apmēra ir paredzēta tarifa, kuras piemērots tikai pārvadāšanas ceļa kādai daļai, tad dzelzsceļš var piemērot ierohežotu atlīdzību tikai tāni gadījumā, ja atlīdzības izmaksai par iemeslu ir apstākļi, kas radušies uz šī ceļa daļas.

35. pants.

Zaudējuma atlīdzības pieteikšana.

§ 1. Katram sūtījumam var pieteikt zaudējuma atlīdzības zumu, ierakstot tā precu zīmē, saskaņā ar 6. panta § 6., k.

Zaudējuma atlīdzības zuma uzrādama izsūtīšanas stacijas valsts valutā, zelta frankos vai kādā citā tarīfā paredzētā valutā.

§ 2. Tāda gadījumā nemāna maksas — viena ceturtā daļa no tūkstota no pieteikšanas zumas par katriem arī nepilniem 10 klm.

Tarīfi šo maksu var pazemināt, kā arī noteikt maksas maksimalo liekumu.

§ 3. Ja zaudējumu atlīdzība pieteikta, tad piegādāšanas termiņa nokavēšanas gadījumā var prasīt:

- ja nepierāda, ka termiņa nokavēšanas dēļ cēlušies zaudējumi — līdz pieteikšanas zumas apmēram;
- 10 no veduma maksas par nokavēšanu, kura pārsniedz $1/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas par nokavēšanu, kura pārsniedz $1/10$, bet nepārsniedz $2/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas par nokavēšanu, kura pārsniedz $2/10$, bet nepārsniedz $3/10$ no piegādāšanas termiņa;
- 10 no veduma maksas par nokavēšanu, kura pārsniedz $3/10$, bet nepārsniedz $4/10$ no piegādāšanas termiņa;
- visu veduma maksu par nokavēšanu, kura pārsniedz piegādāšanas termiņu;
- ja pierāda, ka termiņa nokavēšanas dēļ cēlušies zaudējumi — atlīdzību līdz pieteikšanas zumas apmēram.

Ja pieteikta zuma mazāka, nekā atlīdzības zuma, kas pienākto saskānā ar 33. pantu, tad šo pēdējo var pieprasīt zem a) un b) minēto atlīdzību vietā.

§ 4. Ja pierāda, ka preces pilnīgas vai tās daļas nozaudēšanas vai bojāšanas dēļ cēlušies zaudējumi, tad par preci, kurai pieteikta zaudējumu atlīdzība, pēdējo var pieprasīt līdz pieteikšanas zumas apmēram, kopā ar atlīdzību, kāda paredzēta 29., 30., 31. vai attiecīgi 34. panta.

36. pants.

Atlīdzības lielums dzelzsceļa jauna nolūka vai rupjas nolaidības gadījumos.

Vises gadījumos, kad preces

39. pants.

Dzelzsceļa atbildība par saviem darbiniekem.

Dzelzsceļš atbild par saviem darbiniekem un par citām personām, kuras tas izpildot uzņemto pārvadāšanu.

Ja turpretī dzelzsceļa darbinieki uz kādas ieintresētas personas uzaicinājumu saņeda preču zimes, izdara tulkojumus vai izpilda kādus citus uzdevumus, kuri neietilpst dzelzsceļa pienākumos, tad viņi uzskatāmi kā rikojušies tās personas intresēs, kuras uzdevumus tie izpilda.

II nodaļa.

Prasības administratīvā ceļā. Sūdzības. No pārvadāšanas līguma izrietošo sūdzību iesniegšana un iztiesīšanas kārtība un prasību noīlgums.

40. pants.

Prasības.

§ 1. Uz pārvadāšanas līguma dibinātās, administratīvā ceļā izšķirjamās prasības iesniedzamas rakstiski 42. pantā tuvāk apzīmētiem dzelzsceļiem.

§ 2. Tiesība iesniegt prasības pieder personām, kurām saskaņā ar 41. pantu ir tiesība celt pret dzelzsceļu sūdzības tiesas ceļā.

§ 3. Ceļot pret dzelzsceļu šādas prasības, nosūtitājam jāuzrāda preču zimes dublikats, bet sanēmējam — preču zime, ja tā viņam izdota.

§ 4. Preču zime, tās dublikats un citi dokumenti, kuras persona, kuras pieder prasības tiesības par preci, vēlas pievienot prasībai, jāiesniedz originalā vai norakstā, pie kam pēdējiem — ja dzelzsceļš to prasa — jābūt pienācīgi apliecinātiem.

Prasības galīgai nokartošanai dzelzsceļš var prasīt preču zimes, tās dublikata vai precīs apliecinābas uzrāšanu originalā, lai apliecinātu uz tiem prasības galīgu nokartošanu.

41. pants.

Personas, kurām tiesība celt sūdzības pret dzelzsceļu.

§ 1. Celi pret dzelzsceļu tiesas ceļā prasības izmaksāt atpakaļ uz pārvadāšanas līguma pamata samaksātās maksas ir tiesība tikai tai personai, kura tās samaksājusi.

§ 2. Celi pret dzelzsceļu prasības tiesas ceļā attiecībā uz 19. pantā paredzētām pēc māksām ir tiesība tikai nosūtitājam.

§ 3. Celi pret dzelzsceļu citas no pārvadāšanas līguma izrietošas prasības tiesas ceļā ir tiesība:

nosūtitājam — tāni laikā, kamēr viņam, saskaņā ar 21. pantu, pieder rīcības tiesības par preci;

sanēmējam — skaitot no tā briža, kad viņam iesniegta preču zime vai kad tas, saskaņā ar 16. panta § 3., pieprasījis savu no pārvadāšanas līguma izrietošo tiesību realizēšanu.

Iesniedzot prasību, nosūtitājam jāuzrāda preču zimes dublikats. Ja nosūtitājs nevar uzrādīt preču zimes dublikatu, tad tas var iesniegt prasību tikai, ja sanēmējs viņu ar pilnvaro vai ja tas pierāda, ka sanēmējs atteicies preci pieņemt.

42. pants.

Dzelzsceļi, pret kuriem sūdzības ceļamas. Piekritība.

§ 1. Prasības izmaksāt atpakaļ maksas, kuras samaksātas uz pārvadāšanas līguma pamata, var celi tiesas ceļā tikai pret to dzelzsceļu, kurš šās maksas sanēmis.

§ 2. Prasības attiecībā uz 19. pantā paredzētām pēc māksām var celi tikai pret iestāšanas stacijas dzelzsceļu.

§ 3. Citas no pārvadāšanas līguma izrietošas prasības var celi tikai pret izsūtīšanas stacijas dzelzsceļu, gala stacijas dzelzsceļu vai to dzelzsceļu, uz kura noticis prasības pamatā liktais gadījums.

Pret gala stacijas dzelzsceļu var celi prasību tiesas ceļā ari tad, ja precē nav uz tā pienākusi.

Prasības cēlājam ir izvēles tiesība starp minētiem dzelzsceļiem; tākoties prasība celta, tās tiesība izbeidzas.

§ 4. Prasības iesniedzamas tās valsts attiecīgām tiesām, pie kuras pieder dzelzsceļi, pret kuru prasība tiek celta, izņemot gadījumus, kad ligumos valstu starpā vai koncesijās noteikts citādi.

Ja kāds dzelzsceļu uzņēmums ekspluatē vairākus dzelzsceļu tīklus ar patstāvīgām parvaldēm dažādās valstīs, tad katrs no šiem dzelzsceļu tīklkiem uzskatāms kā atsevišķs dzelzsceļš šī paragrafa nozīmē.

§ 5. Pretpreasību vai ierunu veidā var celi prasības ari pret citiem, § 1., 2. un 3. minētiem dzelzsceļiem, ja sūdzība dabinās uz tā paša pārvadāšanas līguma.

§ 6. Šī panta noteikumi nav piemērojami atpakaļprasībām dzelzsceļu starpā, saskaņā ar šīs daļas III nodaļu.

43. pants.

Preces daļas nozaudēšanas vai precē bojāšanās konstatēšana.

§ 1. Ja dzelzsceļš uziet vai tam ir aizdomas, vai ja persona, kuras ir rīcības tiesības, par preci apgalvo, ka daļa preces nozudusi vai ka precē bojāta, tad dzelzsceļam jākonstatē tūlin, pēc iespējas minētās personas klātbūtnē, preces stavoklis un svars, tātālāk tas iespējams, zaudējuma apmērs, céloņs un laiks, kad tas noticis, sastādot par to īpašu aktu.

Uz personas, kuras pieder rīcības tiesības par preci, pieprasījuma tai iesniedzams aita noraksts.

§ 2. Ja persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci, neatzīst akta konstatētās, tad viņai ir tiesība prasīt, lai precē svaru un stāvokli, zaudējumu céloņus un apmērus konstatētās tiesas ceļā pēc tās valsts likumiem un noteikumiem, kuras notikusi precē izdošana.

44. pants.

Uz pārvadāšanas līguma pamata pret dzelzsceļu ceļamo prasību izbeigšanās.

§ 1. Preces saņēšana dzēs visas prasības pret dzelzsceļu, kuras izriet no pārvadāšanas līguma.

§ 2. Spēkā tomēr paliek:

1. Prasības dēļ atlīdzības, ja persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci pieņem, ka zaudējums cēlies dzelzsceļa jauna nolūka vai rupjas nolaidības dēļ;

2. Prasības dēļ atlīdzības piegādāšanas termiņa nokavēšanas gadījumā, ja tās celtas pret vienu no 42. panta § 3. minētiem dzelzsceļiem vēlākais 14 dienu laikā, neieskaitot precēs izdošanas dienu;

3. Prasības dēļ atlīdzības precēs daļas nozaudēšanas vai precē bojāšanas gadījumā:

a) ja nozaudēšanu vai bojājumu persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci, konstatē pirms precē saņēšanas, saskaņā ar 43. pantu;

b) ja konstatējums, kuras bija jānotiek saskaņā ar 43. pantu, izpalicis tikai dzelzsceļa vainas dēļ;

4. Prasības dēļ atlīdzības pār trūkumiem, kuri no ārienes nav manami un uzieti pēc precē saņēšanas, bet tikai zem sekošiem apstākļiem:

a) ja dzelzsceļš gala stacijā nav devis iespēju personali, kuras pieder rīcības tiesības par preci, izdarīt konstatējumu;

b) ja konstatējuma izdarīšana, saskaņā ar 43. pantu, tiek pieprasīta nekavējoties pēc trūkuma uziešanas un vēlākais septiņu dienu laikā pēc precē saņēšanas;

c) ja persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci, pierāda, ka zaudējums cēlies laikā starp precē saņēšanu pārvadāšanas un izdošanu;

5. Prasības dēļ samaksātu maksu atmaksas vai prasības attiecībā uz 19. pantā paredzētām pēc māksām.

§ 3. Personai, kuras pieder rīcības tiesības par preci, ir tiesība atteikties no precē saņēšanas ari pēc tam, kad tai iesniegta precē zime un tā samaksājusi veduma maksu, tālāk, kamēr netiek izpildīta viņas prasība izdarīt uzdoto zaudējumu konstatēšanu.

Ierunas, saņemot preci, paliek bez sekām, ja tās nav atzinis ari dzelzsceļš.

§ 4. Ja pie precēs izdošanas daja precē zime uzrādītiem priekšmetiem iztrūkst, tad persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci, var 16. pantā § 1. paredzētā kvitē uzrādīt tos priekšmetus, kuri viņai nav tikuši izdoti, pievedot siku šo priekšmetu apakšstū.

45. pants.

Uz pārvadāšanas līguma pamata ceļamo prasību noīlgums.

§ 1. Uz pārvadāšanas līguma pamatas prasības noīlgst pēc viena gada notecešanas, ja parāda suma nav jau agrāk noteikta atziņas, izlīgšanas vai tiesas sprieduma ceļā.

Turpretī triju gadu noīlgums ir zaudējumu atlīdzības prasībām, ja tām ir par pamatu:

a) nosūtitāja prasības izmaksātā pēc māksas, kuru dzelzsceļš no saņēmēja iekāsējis;

b) prasības atlīdzīnātā zaudējumus, kas cēlūs dzelzsceļa jauna nolūka vai rupjas nolaidības dēļ;

c) 38. pantā minētās krāpšanas gadījums.

§ 2. Noīlgums sākas:

a) prasībām dēļ atlīdzības par precēs dajas nozaudēšanu, bojājumiem vai piegādāšanas termiņa nokavēšanu — no precēs izdošanas dienas;

b) prasībām dēļ atlīdzības par precēs pilnīgu nozaudēšanu — no piegādāšanas termiņa notecēšanas dienas;

c) prasībām samaksātā vai atmaksātā veduma maksu, papildu maksas vai pie-

maksas, vai ari izlabot nepareizu tarifa piemērojumu vai arītmetisku kļūdu gadījumos — no dienas, kad izdarīta samaka, vai, ja nav tīcis maksāts,

no dienas, kad precē nodota pārvadāšanai;

d) prasībām attiecībā uz pēcmāksām (19. pants) — no 90. dienas pēc piegādā-

šanas termiņa notecēšanas;

e) prasībām samaksātā no muitas iestādes pieprasītu papildu maksu — no

dienu, kad muitas iestāde cēlusi pieprasījumu.

Diena, kura apzīmēta kā noīlguma sākums, noīlguma laikā nav ieskaitama.

§ 3. Noīlguma turpināšanās tiek pārtraukta, ja persona, kuras pieder rīcības tiesības par preci, iesniegusi dzelzsceļam rakstisku prasību, saskaņā ar 40. pantu. Noīlguma turpināšanās sākas atkal no dienās, kad dzelzsceļš ar rakstisku paziņojumu prasību noraidījis un atdevis atpakaļ tai līdziesniegto dokumentus. Pierādīt prasības ienākšanu vai paziņojuma saņēšanu un dokumentu atpakaļatdošanu piekrit tai pusei, kura uz šiem apstākļiem atsaucas.

Atkārtotas prasības noīlguma gaitu nepārtrauc.

§ 4. Iepriekš minētiem noteikumiem spēkā paliekot, noīlguma gaitas apturēšanai un pārtraukšanai piemērojami tās valsts likumi un noteikumi, kuri tiek celta prasība.

46. pants.

Noīlgūšu vai dzēstu prasību atjaunošanas nepielaižamība.

Prasības, kuras saskaņā ar 44. un 45. pantiem, skaitās kā dzēstas vai kā noīlgūšas, nevar celi no jauna pretpreasību, ne ierupu ceļā.

III nodaļa.

Norēķināšanās. Atpakaļprasības dzelzsceļu starpā.

47. pants.

Norēķināšanās dzelzsceļu starpā.

§ 1. Katram dzelzsceļam, kuras pieņemot preci pārvadāšanai, vai to izdotot, iekāsējis veduma maksu vai citus no pārvadāšanas līguma izrietošus maksājumus, jāsamaksā pārējiem dzelzsceļiem tiem pienākošās daju no veduma maksas un no šiem ciemi maksājumiem.

§ 2. Precē nodošana no viena dzelzsceļa uz otru piešķir dzelzsceļam, kuras preci nodod, tiesību tūliji ieskaiteit sev par labu uz dzelzsceļa — precē pieņēmēja rēķina kā veduma maksu, tā ari visus citus pēc precē zimes līdz nodošanas laikam pienākošos maksājumus ar noteikumu, ka galīga norēķināšanās izvedama saskaņā ar šī panta § 1.

§ 3. Izsūtīšanas stacijas dzelzsceļš ir atbilstīgs par veduma maksu un par tiem maksājumiem, kuras samaksu nosūtitājs uzņemējs uz sevi, saskaņā ar precē zimi, bet kuras dzelzsceļš nav iekāsējis, paturot tomēr prasības tiesības pret nosūtitāju.

§ 4. Ja gala stacijas dzelzsceļš izdevis precē neiekāsējot pēc precē zimes pienākošos veduma maksu un citus maksājumus, tad tas ir atbilstīgs par tiem, paturot tomēr sev prasības tiesības pret sanēmēju.

48. pants.

Atpakaļprasības tiesība atlīdzības gadījumos par precēs pilnīgu vai tās daļas nozaudēšanu vai bojāšanu.

§ 1. Ja kāds dzelzsceļš uz šo noīlgumu noteikumu pamata samaksājis kādu atlīdzību par precēs pilnīgu vai tās daļas nozaudēšanu vai par tās bojājumu, tad tam piedero atpakaļprasības tiesība attiec

2. Satiksmei starp trim un vairāk dzelzceļiem:

- a) no nosūtīšanas termiņa vispirms tiek dotas pirmajam un pēdējam dzelzceļam parastā ātrumā precēm pa 12 stundām un lielā ātrumā precēm pa 6 stundām katram;
- b) pārējā nosūtīšanas termiņa daļa un viena trešā daļa no pārvadāšanas termiņa daļama līdzīgās daļas starp visiem dalību nemēšiem dzelzceļiem;
- c) pārvadāšanas termiņa pārējās divastrešdaļas sadalamas proporcionāli tarifu kilometru skaitam, ar kādu katrs dzelzceļš piedalījies pārvadāšanā.

§ 3. Papildu piegādāšanas termiņus ieskaita par labu tam dzelzceļam, kuram uz tiem ir tiesība.

§ 4. Starpīgi no preces pieņemšanas brīža nosūtīšanai līdz piegādāšanas termiņa sākumam nāk par labu izsūtīšanas stacijas dzelzceļam.

5. Augstāk minētais sadalījums piemērojams tikai tad, ja nokayēts visam pārvadājumam noteiktais piegādāšanas termiņš.

50. pants.

Atpakaļprasību ceļšanas kārtība.

§ 1. Nevienam dzelzceļam, pret kuru ceļta atpakaļprasība, saskaņā ar 48. vai 49. pantu, nav tiesība apstrīdēt atpakaļprasību ceļošā dzelzceļa izdarīto maksājumu likumību, ja atlīdzība pamatota uz tiesas lēmuma pēc tam, kad dzelzceļam stridus lieta tikusi pienācīgi paziņota un tam bija dota iespēja nemēt dalību procesā. Tiesa, kura iztiesā galveno lietu, nosaka, piemērojoties gadījuma apstākliem, termiņus stridus izziņosanai un dalības nemēšanai lietas izspriešanā.

§ 2. Dzelzceļam, kurš vēlas izlietot savu atpakaļprasības tiesību, jāceļ prasība vienā un tāni pašā stāvoklī pret visiem dzelzceļiem, ar kuriem tas nav izlīdzis miera ceļā: pretējā gadījumā tas zaudē atpakaļprasības tiesību attiecībā pret tiem dzelzceļiem, pret kuriem prasība nav ceļta.

§ 3. Tiesesēsim jaizlietot ar vienu un to pašu spriedumu visas atpakaļprasības, kuras tam iesniegtas iztiesāšanai.

§ 4. Dzelzceļi, pret kuriem ceļta sākumā, nevar celt tālākas atpakaļprasības.

§ 5. Savienot atpakaļprasību sākumā ar sākumā par atlīdzību nav atļauta.

51. pants.

Atpakaļprasību iztiesāšanas piekritība.

§ 1. Atpakaļprasību sākumā izskiršana piekriti vienīgi tiesnesim, kurš dzīvo tā dzelzceļa atrašanās vietā, pret kuriem iesniegta sākumā.

§ 2. Ja sākumā ceļama pret vairākiem dzelzceļiem, tad dzelzceļam — sākumā ir izvēlēts tiesība starp tiesnešiem, kuriem, saskaņā ar iepriekšējo paragrafu, piekriti sākumā izspriešana.

52. pants.

Atsevišķas vienošanās par atpakaļprasību ceļšanu.

Attiecībā uz atpakaļprasību ceļšanu, dzelzceļiem paliek tiesība savā starpā vienoties, iepriekš par vairākām prasībām, kuras tiem varētu būt vienam pret otru, vai par katu gadījumu ipaši.

IV daļa

Dažādi noteikumi.

53. pants.

Vietējo likumu piemērošana.

Gadījumē, kuriem šie nolikumi neparedz ipašus noteikumus, piemērojams attiecīgās valsts likumi un noteikumi iekšējai satiksmei.

54. pants.

Vispārīgi noteikumi par lietas vešanas kārtību.

Visos stridus gadījumos, kuriem par lēmēnu ir šiem nolikumiem padotie pārvadājumi, lietu vešanas kārtība padota tiesāšanas noteikumiem, pēc kādiem jārikojusies tiesnesim, kura lieta piekrit, ciktāl šais nolikums nav paredzēti citādi noteikumiem.

55. pants.

Tiesas spriedumu izpildīšana. Apķilāšana un nodrošināšana.

§ 1. Tiesas spriedumi, kas taisiti uz šo nolikumu noteikumu pamata no kompetentā tiesīša kontradiktoriķiskā ceļā vai aizmuguriski, pēc to spēkā nākšanas saskaņā ar noteikumiem, kādi pastāv lietu iztiesāšošam tiesnesim, stājas spēkā kātā citā ligumā slēdejēju valsti tūlīg pēc tam, kad izpildītas šīs valstī noteiktas formalitātes. Lietas caurskatīšana no jauna pēc hūtības nav pielaižama.

Šis nosacījums neatiecas uz spriedumiem, kas izpildami iepriekšējas izpildīšanas kārtībā, kā arī uz spriedumiem, ar kujiem no sūdzētāja, viņa prasības atraidišanas dēļ, tiek piespresa neatkarīgi no tiesas izdevumu nešanas, zaudējumu atlīdzināšanai.

§ 2. No kāda starptautiska pārvadājuma izrietošas prasības divu dzelzceļu starpā, ja tie abi nepieder pie vienas un tās pašas valsts, var nodrošināt ar arestu vai apķilāšanu tikai uz tās valsts tiesu lēmumu pamata, pie kuras pieder dzelzceļš, kuras prasības zumas pienākas.

§ 3. Kāda dzelzceļa ritošo materiālu, ieskaidot arī visus, attiecīgam dzelzceļam piederošos kustamos priekšmetus, kuri pieder pie šī materiāla, var aplikt ar arestu vai apķilāt kādas citas, ne tās pie kuras pieder attiecīgais dzelzceļš, valsts robežas tikai uz tās valsts tiesu lēmuma, pie kuras pieder attiecīgais dzelzceļš.

§ 4. Tiesas izdevumu nodrošināšanu sūdzībām, kas tiek celtas uz starptautiska pārvadāšanas liguma pamata, nevar prisit.

56. pants.

Valutas. Kursi svešu valutu pārrēkināšanai un pieņemšana.

1. § Kā franki, šo nolikumu vai to pielikumu nozīmē, skaitās zelta franki, kura vērtība līdzītā Amerikas Savienoto Valstu ¹ zelta dolaram.

§ 2. Kursi (pārrēkināšanas kursi), pēc kuriem dzelzceļš pārrēķina ārzemes valutā uzdotās, bet iekšzemes valutā iekasējamās; veduma maksu, pēcmaksu, papildu un citu maksājumu zumas, dzelzceļam jādara zinami atklātibai ar studinājumu pie kases vai kādā citā piemērotā veidā.

§ 3. Tāpat dzelzceļam jādara zinami atklātibai kursi (pieņemšanas kursi), pēc kuriem tas gēni preti svešu valutu kā maksāšanas līdzekli.

Rīga, 1925. g. 29. oktobri.

A. Černich.
J. Seliamaa.
H. Celmiņš.
J. Pauluks.

Dzelzceļa kontroles zīmogs		Starptautiskā dzelzceļu satiksme.	
		Preču zīme.	
(Paraugs I.) Parastiā ātruma. (Balts papīrs.)		Pielikums II (6. pants, § 6)	
(Paraugs II.) Lielā ātruma. (Balts papīrs ar ne mazāk kā 1 santīmetra platību sarkanu krīpu augšējā un apakšējā malā viena un otrā lapas puse.)		Izsūtīmās stacijas dzelzceļš	Gala stacijas dzelzceļš
Kam: (2)			Gala stacija
Poļu pavadījumes Nr.		Jums jāizņem zemāk uzzīdītās preces ar Starptautiskā kontroles ceļā pret pārvadāšanai pa dzelzceļiem paredzēto noteikumiem, kā arī uz šim sākumā piemērojamo pārvadāšanai daļas un mūsu kontrolejū regiments un teritoriju pamata.	
(3) Jāzīpilda noslēgumā, ja tas iekļaujātu izdruku saviem līdzekļiem.		(2) Izteiktams saņēmēja izvārds un adrese (ipācībā, iela, mājas numurs un valsts) un izzīdījums vājā prece lezonēm gala stacijai uz pieprasījumu vai piegādājama saņēmējam mājās.	
Satiksmei skaitā	Preču noslēgumā veids	Vedēma maksas apdzīvī- sākum noslēgumā starp kg	Aizbūdumi atliekābās un mājokļu, finanšu, polīcijas un cito administratīvo iestāžu formalitātu aizbūdumi. Klātējē dokumenti apzīmējumi. Nollīns aizliegs skaiti un saraksti. Atzīme par pī- varošumu, ja vādis tiek doti. Cilā ikūnos un reglementos paredzētie pasaīkņojumi.
Pielikums II (6. pants, § 6)			
Aizbūdumi atliekābās un mājokļu, finanšu, polīcijas un cito administratīvo iestāžu formalitātu aizbūdumi. Klātējē dokumenti apzīmējumi. Nollīns aizliegs skaiti un saraksti. Atzīme par pī- varošumu, ja vādis tiek doti. Cilā ikūnos un reglementos paredzētie pasaīkņojumi.			
Zinātājāmās zīmogs			
Savēja zīmogs			
Gala stacijas zīmogs			
Noslēgumā paraksts un adrese:			

Izsāmaka noslēgumā	Maksājumi	Vēlēta maksas līme	Jāliekā no zāpēmēja	Izsāmaka noslēgumā	Maksājumi	Vēlēta maksas līme	Jāliekā no zāpēmēja
Aizdevumi skaidrās nodā				Komisija noslēgumā par zāpēmēju atlīdzību summas piestākšanai			
Pēcmaksas				Vēlēta maksas līme			
Komisijas sauda par premaksu				Pārnesums.			
Vēlēta maksas līme				Pārnesums.			
Komisijas sauda par zāpēmēju atlīdzību summas piestākšanai				Pārnesums.			

Starptautiskā dzelzceļu satiksme.

Preču zīmes dublikats.

(Parangs I.) Parasta atrama. (Balts papīrs)

(Parangs II.) Lielā atrama. Īsais papīrs ar ne mazāk kā 1 centimetru platu virkņas striju augšajā un apakšajā malā, vienā no strā lopas pusē.)

Katra: (2)

Jums jāsapņem zemāk uzrādītās preces uz Starptautiskā konvencijā preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem paredzēto norīkumu, kā arī ar šīm sākumām pieņemotām pārvadāšanas daļas pašvaldošo dzelzceļu reģionu no tālām pašām.

(2) Izstrādāto saņēmēja uzvārds un adrese (atlīcība, iela, nākamais un vārti) un izstrādāto val preču izstrādātā gala stacijā pieprasījumā val piegādātām saņēmējam mājām.

(3) Izstrādāto saņēmēja uzvārds un adrese (atlīcība, iela, nākamais un vārti) un izstrādāto val preču izstrādātā gala stacijā pieprasījumā val piegādātām saņēmējam mājām.

Mazādājumi atlīcībā nu-

maitas, zodokļa, finanšu,

polīcību un citu administratīvu iestāžu formalitātu

uzskaitolotām. Blaupletikas

dokumenta aprīnejums,

Baltais atlīcīga skaitis un

apmeklēti. Atzīme par pilnveiku, ja šāds tiek uza-

dot. Citi likumes un

regulētās paredzētie

pārkādrojumi.

Piemērojamie tarifi un ceļa virzieni

Aizstrādāto atlīcību nu-

mājājumiem, kurus nosūtījis

vēlās saņēmējs uz sevis

Zaudējumi atlīcības

zona par prečes kartīgu

nepiegādāšanu

Aizdevumi skaidra nauda

Uzlikas pēcmaksas summa

Ipaša atzīme

par aizdevumu skaidra

nauda



Preču pārvadāšanas Nr.

(1) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(2) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(3) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(4) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(5) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(6) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(7) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(8) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(9) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(10) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(11) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(12) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(13) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(14) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(15) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(16) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(17) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(18) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(19) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(20) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(21) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(22) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(23) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(24) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(25) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(26) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(27) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(28) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(29) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(30) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(31) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(32) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(33) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(34) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(35) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(36) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(37) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(38) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(39) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(40) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(41) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(42) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(43) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(44) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(45) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(46) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(47) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(48) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(49) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(50) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(51) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(52) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(53) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(54) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(55) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(56) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(57) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(58) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(59) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(60) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(61) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(62) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(63) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(64) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(65) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

(66) Zīmējums nosākumā, ja

ja izstrādātā gala stacijā ir savienojums.

31. panta noteikumus nepiemēro, bet to vietā pieņemts, ka bagažas pilnīgas vai daļas nozaudēšanas gadījumā dzelzceļam jāsamaksā atlīdzība tādā apmērā, kādā tas paredzēts tās valsts likumos, kuras teritorijā bagažas pilnīga vai tās daļas nozaudēšana notikusi.

§ 3. Aizrādījums uz 35. pantu attiecībā uz atlīdzību par bagažas kārtīgu nepiešķiršanu nav piemērojams.

33. panta noteikumus nepiemēro, bet to vietā pieņemts, ka bagažas bojašanas gadījumā dzelzceļam jāsamaksā atlīdzība, saskaņā ar tās valsts likumiem, kuras teritorijā bagažas sabojāšana notikusi.

34. panta noteikumus nepiemēro, bet pieņemts, ka atlīdzības lielumu par bagažas neizdošanu noteic gala stacijas valsti pastāvošie likumi.

35. panta noteikumus nepiemēro, tomēr uz SSSR dzelzceļiem obligatoriskā, saskaņā ar šiem dzelzceļiem pastāvošiem likumiem un noteikumiem, nosūtamās bagažas vērtības pieteikšanas kārtība atļauta, pie kam tikai par bagažas pārvadāšanu SSSR dzelzceļu robežās.

36. panta noteikumus nepiemēro, bet atlīdzības lielumu dzelzceļa jauna noīuka vārījās nolaides gadījumos noteic vairīgā dzelzceļa valsts likumi.

§ 2. punkta 4. noteikumus, attiecībā uz prasībām dēļ atlīdzības par triūkumiem, kuri no ārienes nav manami, nepiemēro.

49. panta noteikumus nepiemēro.

A. Černīch.
Jul. Seljamaa.
H. Celmiņš.
J. Pauluks.

ВРЕМЕННЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

об изменениях и дополнениях к Положению о перевозке грузов в прямом сообщении железнодорожных дорог СССР, Латвии и Эстонии.

К ст. 4.

По § 1 п. 1, а равно по последующим параграфам, в которых имеется ссылка на приложение 1. Перечень предметов условно допускаемых к перевозке и правила их перевозки издаются в порядке исполнительных постановлений.

Постановление абз. б п. 2 § 1 заменяется следующим: „Провозная плата должна быть обязательно внесена при отправлении за все протяжение перевозки до пограничного пункта и от пограничного пункта до станции назначения по тарифам действующим в каждой из стран, при чем плата от пограничного пункта до станции назначения должна быть произведена сопровождающим в залоте принятой в стране назначения.“

К ст. 6.

По § 1. Допускаются, кроме формы указанной в Положении, бланки накладных существующего на дороге отправления образца для внутреннего сообщения как малой так и большой скорости, при чем на каждой накладной должно быть напечатано или написано от руки или штемпелем, прямое СССР, Латвийско-Эстонское железнодорожное сообщение.“

По § 4. При предъявлении бланков накладной внутреннего образца с теми отличиями его, которые установлены для бланков большой скорости (зеленая полоса и др.), таковые бланки имеют то же значение, что и бланки с красными полосами.

По § 6 п. е. Прикрепление к накладной подписанных отправителем особых листов не допускается.

По § 6. Указания „до востребования на станции“ или „доставить по адресу“ (п. h) и указание размера наложенного на груз платежа и издержек, произведенных на основании ст. 19 железной дорогою (п. m) — не допускаются.

По § 6 п. п — указание пути следования с обозначением станций, на которых имеют быть исполнены таможенные обрядности является обязательным для отправителя.

К ст. 7.

По § 5. Добавочная плата определяется не по правилам указанным в § 5, а по правилам внутреннего сообщения дорог следования. Дорога, обнаружившая неисправность, взымывает добавочные платы лишь за свое протяжение, сообщая другим дорогам, для взыскания или с грузоотправителя или грузополучателя добавочных плат за их протяжение, копии актов об обнаруженных неправильностях.

По § 6. § 6 заменяется следующим Положением: подлежащие согласно § 5 добавочные платы взыскиваются соответственно дорогой отправления с грузоотправителем, а дорогой назначения с грузополучателем, несмотря на то, в каком месте были установлены факты, вызывающие взимание добавочных плат.

Если ценность груза не покрывает добавочных плат или если получатель отказывается от приема груза, то отправитель один обязан возместить недоборы.

По § 8. § 8 заменяется следующими Положениями: если перегруз вагона обнаружено станцией отправления или одной из промежуточных станций, то перевезенный груз может быть отгружен из вагона и выслан на станцию назначения при новых перевозочных документах, составленных станцией отгрузки.

Провозная плата за излишек груза за пройденное расстояние исчисляется по тарифу, применяемому к общей отправке, с начислением в подлежащих случаях предвиденной в § 5 настоящей статьи добавочной платы; расходы по перегрузке исчисляются по тарифу дополнительных сборов дороги, производившей отгрузку.

К ст. 9.

По § 3 пункты „b“, „c“ и „d“ не применяются.

К ст. 11.

Вместо сроков доставки и порядка их применения, установленных ст. 11, применяются сроки доставки и порядок их применения, установленные в каждой стране дорог следования за путь следования в данной стране.

К ст. 12.

По § 6. Снабжение грузового места крыльком с указанием станции назначения для отправителя не обязательно.

К ст. 17.

Постановления ст. 17 заменяются следующим:

1. Отправитель при сдаче груза к отправлению обязан уплатить железной дороге отправления полностью провозную плату и дополнительные сборы до границы того государства, на территории которого расположена станция отправления. Тарифные правила определяют, исчисляется ли плата до государственной границы или до одной из пограничных станций. За сим, стоимость перевозки от этой станции до станции назначения переводится на получателя груза и подлежит взысканию станцией назначения. Равным образом подлежат обязательной уплате получателем груза станции назначения всякого рода не предвиденные при отправлении и возникшие в пути сборы на дорогах страны отправления, если такие сборы не были частично или полностью оплачены отправителем.

2. Взысканные при отправлении суммы станция отправления должна подробно указать как в накладной так и в дубликате ее.

К ст. 18.

Вместо постановлений §§ 2, 3 и 4 применяются внутренние законы и правила, действующие на дорогах, допустивших перебор или недобор.

К ст. 19.

Постановления ст. 19 не применяются.

К ст. 21.

Постановления абзаца второго § 1 и § 2 касающиеся изменения наложенных платежей, не применяются.

К ст. 31.

Абзац „b“ § 1 излагается в следующей редакции:

„b“) один процент — для прочих сухих грузов, подверженных убыткам в весе при перевозках за исключением соли сухой, руд, туков землеудобрительных, для которых устанавливается норма убыли в 1,50%, антрацита, кокса, угля каменного бурого и черного, брикетов каменоугольных и торфяных, для которых устанавливается норма убыли в 2,50% и кукурузы, для которой устанавливается норма убыли в 1% на каждые 250 километров, но не более в общем 3%.

К ст. 41.

Постановление § 2, определяющее, что только отправителю принадлежит право иска по наложенным платежам, не применяется.

К ст. 42.

Постановление § 2, касающееся иска по наложенным платежам не применяется.

К ст. 44.

Постановления п. 4 § 2 о претензиях за незаметные снаружи недостатки не применяются.

К ст. 45.

Пункт „a“ § 1 и пункт „d“ § 2, как касающиеся наложенных платежей, не применяются.

К ст. 47.

Постановления § 3 об обязанностях дороги отправительницы не применяются.

К ст. 49.

Постановления ст. 49 не применяются.

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписали: А. Черных
Jul. Seljamaa
H. Celmiņš
J. Pauluks

PAGAIDU NOTEIKUMI

par pārgrozījumiem un papildinājumiem Nolikumos par preču pārvadāšanu S.S.S.R., Latvijas un Igaunijas dzelzceļu tiešā satiksmē.

Pie 4. panta.

§ 1. p. 1, kā arī tālākos paragrafos, kuros ir norādījumi uz pielikumu 1. Saraksts priekšmetiem, kuŗi pieņemami pārvadāšanai zem zināmiem noteikumiem, un to pārvadāšanas noteikumi izdodami izpildī noteikumu kārtībā.

§ 1. p. 2. nodalījums b atvietojanis ar sekošo: „Veduma maksa obligatoriski samaksājama pie nosūtīšanas par visa ceļa attālumu līdz robežas punktam un no robežas punkta līdz gala stacijai, pēc katrā atsevišķā valstī pastāvošiem tarifiem, pie kuriem veduma maksu no robežas punkta līdz gala stacijai samaksā gala stacijas valsts valutā“.

Pie 6. panta.

§ 1. Atjauns lietot preču zīmes ne tikai pēc nolikumos uzrādītā paranga, bet arī pēc parastam un lielam ātrumam vietejā satiksmē uz nosūtīšanas dzelzceļa pastāvoša paraugā. Uz katras preču zīmes jāuzspiež ar spiedogu vārā jāuzrāksta ar roku „SSSR—Latvijas—Igaunijas dzelzceļu tiešā satiksmē“.

§ 4. Ja uzrāditās preču zīmes sastādītas uz iekšējas satiksmes paranga blaketiņā ar tām pazīmēm, kuras noteiktas lielam ātrumam (zaļa strīpa un cītas), tad tādas piešķirināmas blaketiņā ar sarkanām strīpām.

§ 6. p. c. Pie preču zīmes nav atjauns piestiprināt sevišķas nosūtīšāja parakstītās lapas.

§ 6. Aizrādījumi „līdz pieprasīšanai stacijā“ vai „piegādāt pēc uzrādītās adreses“ (p. h.) atļaidības apmēra pieprasīšana par preču piegādāšanas nokavēšanu (p. k.), kā arī sūtījumam, uzlīktas pēcnakšas apmēra un no dzelzceļa saskaņā ar 19. pantu (p. m.) piešķirta aizdejuma zumas apmēra uzrādīšana — nav atlauta.

§ 6. p. n. Nosūtīšājam obligatoriski rāzrāda ceļa virziens un staciju kurā izpildamas mūtas formalitātes.

Pie 7. panta.

§ 5. Papildu maksājumi aprēķināti ne pēc § 5. uzrādītām noteikumiem, bet gan pēc ceļa-pārvadātaja iekšējas satiksmes noteikumiem. Dzelzceļš, kurš konstatējis nepareizi, iekārē papildu maksājumus vienīgi par savu eelu attālumu un piešķir pārējiem dzelzceļiem nepareizi konstatēšanas gadījumā sastādītā akta norakstā, papildu maksājumu ekārētai no preču nosūtīšāja vai sapēmēja, pēc attiecīgiem ceļu attālumiem.

§ 6. Paragrafu 6. atvieto sekos nosacījums: Paragrafā 6. pafedzētos papildu maksājumus iekārē attiecīgi dzelzceļi nosūtītāji no nosūtīšāja un dzelzceļi saņēmēji no preču sapēmēja, neatkarīgi no vietas, kurā konstatēti papildu maksājumi pēc noteikumiem pār matu mūtu gadījumi.

Ja preču vērtība nesasniedz papildu maksājumu apmērus un ja saņēmējs atsakās no preču saņemšanas, tad nosūtīšājam vienā pasām jaunādzīnā iztrūkumi.

§ 8. Paragrafu 8. atvieto sekoši nosacījumi: Ja vagona pārsvars konstatēts izsūtīšanas stacijā, vai vienā no starpstacijām, tad pārsvaru var atkraut no vagona un nosūtīt uz gala staciju pie jauniem pārvadāšanas dokumentiem, kuri sastādami vagonu pārsvara atkraušanas stacijā.

Veduma maksa par pārsvarta pārvadāšanas ceļa attālumu aprēķinama pēc tarifa, kāds piemērots visam sūtījumam, pieskaitot pie tās attiecigos gadījumos šī panta § 5. paredzēto papildu maksu. Izdevumi par pārsvara atkraušanu aprēķinami pēc tā ceļa pa-pildu maksājumu tarifiem, kurš atkraušanai izdarījis.

Pie 9. panta.

§ 3. punktus „b”, „c” un „d” nepiemēro.

Pie 11. panta.

11. pantā norādīto piegādāšanas termiņu un tā piemērošanas kārtības vietā pie-mērojams piegādāšanas termiņš un kārtībā, kāda noteikta attiecīgam pārvadāšanas attālumam katrā atsevišķā pārvadātājā dzelzceļa valstī.

Pie 12. panta.

§ 6. Nosūtītājs nav spēts piestiprināt katrai sūtījuma vietai birku ar gala stacijas nosaukuma atzīmējumu.

Pie 17. panta.

17. panta nosacījumus atvieto sekošie:

1. Nodot preci nosūtišanai, nosūtītājam jānomaksā nosūtišanas dzelzceļam veduma maksa un visi papildu maksājumi līdz tās valsts robežai, kuras teritorijā at-roda izsūtīšanas stacija. Tarifu noteikumi nosaka, vai maksa aprēķinama līdz valsts robežai vai līdz kādai no pierobežu stacijām. Veduma maksa no robežas līdz gala stacijai jānomaksā preču saņēmējam gala stacijā. Tāpat preču saņēmējam obligatoriski jānomaksā gala stacijā visi papildmaksājumi, kuri nosūtišanas stacija nevarēja par-redzēt vai kuri cēlušies preci pārvadājot pa nosūtišanas valsts ceļa dāju, izņemot gadi-jumus, kad tās pa dājai vai pilnos apmēros samaksājis nosūtītājs.

Nosūtišanas stacijā pie preču nosūtišanas iekāstētās zumas sīki uzrādamas preču zīmē un tās dublikātā.

Pie 18. panta.

§§ 2., 3. un 4. noteikumu vietā piemērojami iekšējie likumi un nosacījumi, kādi pastāv uz ceļiem, kuri pielaiduši pārniaksi vai nepilnīgu samaksu.

Pie 19. panta.

19. panta noteikumus nepiemēro.

Valdības rīkojumi un pavēles.

Rīkojums Nr. 75

1927. g. 11. maijā.

Rīkojuma № 53 "Noteikumi par tranzīta mineraļu pārstrādāšanu (izsludināti 1927. gada "Valdības Vēstneša" 78. numurā) papildinājums.

Rīkojumā № 53/27. g. ievest sekošus papildinājumus:

I. 5. pantu papildināt ar sekošu piezīmi:

Piezīme. Tranzīta mineraļu, kuras nōlemts pārstrādāšanai-sajaukšanai, nav ierakstamas akcīzes no-tēkinu grāmatā.

II. 7. pantu izteikt sekoši:

7. Muitas ierēdnim kopīgi ar akcīzes ierēdnī jākonstatē tranzīta eļļu daudzums, kāds tiek piejaukti citām, fabrikā ražotām vietējām eļļām, kā arī kādam daudzumam vietējo eļļu tranzīta eļļas piejauktas, par ko sastādams attiecīgo akts. Pēdējā uz-rādams arī eļļas kopdaudzums, kāds da-būts pēc sajaukšanas, kā arī no kādas partījas (preču pārb. dok. №) tranzīta eļļas nemtas. Sajauktās eļļas atkal no-vietojamas atsevišķā noliktavā (5. p.), kur tam jāatrodas līdz izvešanai uz ār-zemēm.

Piezīme: Akts sastādams 4 eksem-plaros, no kuriem 1 eksemplars no-sūtīms Rīgas muižai, 1 — nododams akcīzes ierēdnim, 1 — fabrikai un 1 eksemplars paliek muitas ierēdnim.

III. Rīkojumā № 53 ievest sekošo jaunu (12.) pantu.

12. Fabrikā ražotais vietējās eļļas daudzums, kas tiek piejaukti tranzīta eļļām (7. p.), izlaižams no fabrikas uz tranzītnoliktavu (5. p.) finansu ministru 1926. g. 13. marta noteikumu (izsludināts "Valdības Vēstneša" 1926. g. 60. numurā) 17. panta kārtībā, sastādot minētā pantā paredzēto aktu.

Finansu ministra biedrs
J. Bokalde rs.

Nedokļu departamenta direktors
P. Kempe ls.

Muitas departamenta direktors
E. Dundurs.

Rīkojums Nr. 76.

1927. g. 14. maijā.

Papildinot rīkojumu par narkotiskām vielām, izsludināts "Valdības Vēstneša" 1925. g. 102. numurā, muitas depar-taments paziņo, ka sekošas vielas: Codrenin — satur 2% sālskābā kokaina, Narcophin — satur 31,2% morfīja un Spasmalgin — satur ievērojamu vairum-pantopona, pieskaitamas narkotiskām un ievēdamas Latvijā vienīgi ar veselības departamenta farmacijas valdes atļauju.

Pamat s: veselības departamenta farmacijas valdes 1927. g. 3. maija raksts № F 3724.

Departamenta direktors E. Dundurs.
Nodajās vadītājs Kļaviņš.

Valdības vietējo iestāžu rīkojumi.

Saistīši noteikumi par tirgošanos laiku uz Liepājas pilsētas tirgiem un tirdzniecības (skārņos)

Pienācīti pilsētes domes 1927. g. 25. aprīļa sēdē un apstiprināti ar iekšlietu ministrijas pašvaldības departamenta 1927. g. 11. aprīļa rakstu № 103085.

1. Tirgošanās uz tirgiem notiek darba dienās no plkst. 7 rīta līdz plkst. 1 dienā, bei sestdienās līdz plkst. 2 dienā. Pilsētas tirdzniecības (skārņos) tirgošanās no-tiek darbdienās no plkst. 7 rīta līdz plkst. 1 dienā un no plkst. 3—5 pēc-pusdienu.

Piezīme. Pusdienas pārtraukuma laikā jānotiek tirdzniecību ūdens.

2. Tirgošanās jāpārtrauc kā tirdzniecības, tā arī uz tirgus laukumiem sekošas svētku un svinamās dienās: 1) janvāri — Jauna gada dienā, 2) 6. janvāri — Zvaigznes dienā, 3) 26. janvāri — Latvijas de jure atzīšanas dienā, 4) Lielā lūdzamā dienā, 5) Lielā piektīnā, 6) Lieldieni 2 pirmajās dienās, 7) 1. maijā, 8) Jēzus be-bessbraukšanas dienā, 9) Vasaras svētku 2 pirmajās dienās, 10) 22. junijā un 24. junijā, 11) 31. oktobri — Tīcības atjaunošanas svētkos, 12) Latvijas valsts proklamēšanas dienā (18. novembrī) un 13) Ziemas svētku 2 pirmajās dienās.

3. Šo saistošo noteikumu pārkāpējus soda uz sodu likuma pamata.

4. Šie saistošie noteikumi stājas spēkā pēc 2 nedēļām no viņu izpublicēšanas "Valdības Vēstnesi" un līdz ar to ir atcelti līdzīgi saistošie noteikumi par tirgošanās laiku uz Liepājas pilsētas tir-giem un tirdzniecības.

Liepājas pilsētas valde.

Senata lēmums par obligato-risko skolotāju atalgošanu arī ar dzīvokli un apkurināšanu.

Senats, caurlokojis Krāslavas pilsētas valdes sūdzību par Latgales apgabali-tiesas 1926. g. 22. oktobra spriedumu Jāņa Mickeviča sūdzībā pret Krāslavas pilsētas pašvaldību dzīvokļu naudas iz-maksas lietā, izklausījis vīrēprokura biedra atzinumu un gemit vērā: ka sa-skāpā ar lik. par obligatorisko skolu skolotāju algošanu 4. p. (1921. g. V. V. № 132) obligatorisko skolu skolotāji saņem no skolu uzturētājiem dzīvokli ar apkurināšanu un apgaismošanu par būvu

vai tā vietā kā atlīdzību nādā 20% no algas un ģimenes piemaksas; ka šis na-turalījs, t. i. dzīvoklis ar apkurināšanu un apgaismošanu pašas par sevi sastāda tikai dāju no obligatoriskā skolotāju at-algojuma un kā tādas nav no skolotājiem pieprasmas, bet gan izsniedzamas no skolu uzturētājiem līdzīgi atalgojumam nādā, kuŗu skolotāji arī nepieprasa, bet kuŗu tiem izmaksā uz skolas uzturētāju iniciatīvi: ka šīs gadījumā Krāslavas pilsētas dome, noraidot 1926. gada 3. augustā skolotāja Jāņa Mickeviča pieprasījumu pēc dzīvokļa naudas par laiku, par kuŗu viņam dzīvoklis nebūj piedāvāts un dzīvokļa nauda nav izmaksāta, ir rīkojusies pretēji pie-vestīšu likuma noteikumiem, kāpēc Latgales apgabaltiesa, atceļot ar savu 1926. g. 20. oktobra spriedumu šo pilsētas domes lēmumu, ir rīkojusies pievestā likuma robežas; ka atbildētāja atzīst, ka prasītājs darbojies kā skolotājs Krāslavas pilsētas pamatskola un pat laiku no 1923. g. 1. aprīļa līdz 1924. g. 15. oktobrim viņam pienākusīs alga Ls 1704,—, bet dzīvoklis viņam nav dots; ka pie tādiem apstākļiem prasītājam pienācās dzīvokļa vietā atlīdzība nādā 20% apmērā no algas, kas par visu augšā minēto laiku iztaisa Ls 340,80: ka atbildētāja savā pārsūdzībā Seinatam tieši apgalvo, ka dot prasītājam dzīvokli neesot bijis viņas pienākums un ka prasītājs arī neesot pieprasījis dzīvokli, kādēļ nav ticams viņas vēlākais paskaidrojums itin kā viņa tomēr dzīvokli prasītājam piedāvājusi, bet pēdējais no tā mutiski atteicies; ka aiz pievestiem iemesliem Krāslavas pilsētas valdes sūdzība, kā nepamatota, no-raidama, — nōlemj: Krāslavas pilsētas valdes sūdzību atstāt bez ievēribas.

Jaunās valstis.

Lietava.

Satversmes svītības.

Kauņa, 16. maijā. Vakar Lietava svītības sapulces sanākšanas septīto gada dienu. Svītības pagāja bez jebkādiem starpgādījumiem. Pēc svītības dievkalpojuma plkst. 1 valsts prezidents pieņema karaspēka paradi. Pēc tam iestākās organizāciju gājiens uz kāja mu-zeju, kur tika godināti par Lietavas ne-akarību kritisie un atklāti divi krušu tēli vecākiem Lietavas atmodas darbi-niekiem — vēsturniekam Simonam Dan-kantam un rākstniekam Dr. Kudirkam. Pilnēta bij greznota karogiem un vakārā iluminēta. Parastā svītīgā seima sēde-sogād nenotika, jo seims ir atlaiats.

L.T.A.

Pie 21. panta.
§ 1. otrs nodalījuma un § 2. noteikumus, attiecībā uz uzliktais pēcmaksas zaudē-grozišanu nepiemēro.

Pie 31. panta.

§ 1. nodalījums „b” izteicams sekošā redakcijā:
„b” viens procents — visām pārējām sausām pēcem, kuras padotas pie pārvadāšanas svara zudumam, izņemot sauso sāli, rūdu, māksligus mēslus, kuriem pielāzīmās svara zudums 1,50%; antracitu, koksu, melnās un brūnās akmeņu ogles, akmenogu un torīa briķes, kuriem pielāzīmās svara zudums noteikts 2,50%; un kukuruzu, kurai zudums apmērs noteikts — 10% uz katriem 250 kilometriem, bet vispārīgi ne vairāk par 3%.

Pie 41. panta.

§ 2. nosacījumu, kārš paredz, ka vienīgi nosūtītājam ir tiesība celi prasību attiecībā uz uzliktais pēcmaksām, nepiemēro.

Pie 42. panta.

§ 2. uz pēcmaksas prasībām attiecībās nosacījumus nepiemēro.

Pie 44. panta.

§ 2. un 4. nosacījumus par prasībām pie nenovērotiem no ārienes trūkumiem, nepiemēro.

Pie 45. panta.

§ 1. punktu „a” un § 2. punktu „d”, kā attiecībās uz pēcmaksām, nepiemēro.

Pie 47. panta.

§ 3. noteikumus par ceļa-izsūtītāja pienākumiem nepiemēro.

Pie 49. panta.

49. panta noteikumus nepiemēro.

Rīga, 1925. g. 29. oktobri.

A. Černich.
Jul Seljamaa.
H. Celmiņš.
J. Pauliks.

A. Petrevics.
Saeimas sekretārs h.

Ārzemes.

Francija.

Parīzē, 16. maijā. Francijas re-publikas prezidents Dumergs ū-sodien Briana pavadībā iz-brauc uz Londonu nodot ofi-cialu vizīti Anglijas karalim. "Daily Mail" šorit publicē ņēkoša Damerīga vēstījumu angļu tautai: "Es bija ministru prezidents Francijas republikas valdībā 1904. gada, kad tika parakstīta vienošanās par angļu-franču entīe cordiale nodibināšanu. Es dzīli priečojas, ka man pēc 23 gadiem radusies izdevība ar viesošanos pie vija majestates karala Georga V apliecināt šīs antantes sli-prumu". L.T.A.

Anglija un Francija

Londonā, 16. maijā. Vispārīgo interesī "Arkosa" lietā patlaban sāsia iekšlietu ministra gaidīmās ziņojums apakšnamā, ar kuŗu tas uzstāsies laikam jau šovakar, kaut gan apkilāto materiālu pārbaudišana vēl nav nobeigta un tādi ziņojums vēl nevarēs būt izsmējošs.

Pēc "Daily Express" informacijas po-līcija atradusi pilnīgi skaidrus pierādījumus par plašu

Temps raksta, ka Anglija esot pār-
ojusi savā starptautiskā politikā di-
vīšanos: „Pirmkārt, tā vīlūsies
statistika, kura, neskatoties uz smagajiem
pašu nomaksas pienākumiem, kādus
angļu-japanu militarsavienības at-
nīšau, liezas iet roku rokā ar angļiem
sākā. Otrkārt, Anglija vīlūsies Vācija,
kura priesījas par angļu neveiksmi
nos austrumos un negrib atteikties no
vīnas savienības ar Krieviju. Tādēj-
ais laiks no jauna stiprināt Anglijas
vīzību ar Franciju, Poliju, Belģiju
LTA.

Riga.

Jau Savienības veicināšanas biedrība Latvijā

visus biedrus uzdot biedrībai savas
ieses un paziņot dzīvokļu maiju, lai
īspējams visus biedrus kārtīgi
nomēt par biedrības darbību. Biedri-
bībā: Rīga, Universitātē.

Jauva tramvaja pieturas vieta.

Sugot ar š. g. 18. maiju uz linijas
N-7-a pie Torņakalna tirgus tiks abos
mācienu virzienos ierikota fakulta-
tīva pieturas vieta.

Māksla.

Nacionālā opera. Kipra Petruska vies-
tiesis norisinās ar vīriešiem panākumiem.
Kārtojās „Ziedētē“ kā vīesis K. Petruska
un popularākā lietuvju dziedātāja
ungātieši (Raele). Dirigents Teodors Re-
fers. — „Maskuballe“ pirms atkārtojums
vīzīkā. Par operas lielātēm panākumiem vīz
īspārīki liecīni daudzi aplausi pīmīzīmē
sākā vīzīkā arījām un an-
zenīem. Dirigents Teodors Reifers. — Kipra
Petruska III vieslāde „Karmen“ cē-
lādien, 19. maijā. — Piektdien, 20. maijā,
Lakmē.

Stesu dudinājumi.

Stesu pagabaltiesas 3. civilnodajā,
noties uz 10. jūnija 1926. g.
ar civ. proc. lik. 2960, un
p. p. levērojot Nikolaja
d. Sozonenko līgumu
18. maija 1927. g. izmūnu,
kā parādnīks Nikolajs
parādu pēc obligacijas
1898. rīb., apstiprinātas 10.
1908. g. ar № 774. Ūtnāta
uz nekustamo ipāšumu
VI hipot. lec., ar zemes
rīb. № 825. izdotas no
Nikolaja Sozonenko
Mikelīns Anīa d. Līngē-
ns kā vīnu ir cedējis
īspārīki, bet sī
minētī obligacija nevar
atpakaļ atpārdī-
tī dzīšanas zemes grāmatā
kā ir gājusi zudumā.
Stesu pagabaltiesas 3. civil-
īdzīšana vīsa personas
īpāšību obligacijs, pītēkīties
īpāšību neplētīties, obli-
gacijas par īzīcītātu un
īpāšību tiesību prasīt pa-
īpāšību zemes grāmatā.
g. 5. maija. № 3454.
Sekretārs A. Veldens.
Sekretārs A. Kalve.

Stesu pagabaltiesa,
noties uz sava ū gada
notēmūnu, dara zīnamu
vīspārībi, ka parāds, kas apgrū-
tīta Jānis-Alīss Julīns mī-
niecītā pīderīšo nekustamo
Tukuma, ar zemes grā-
mātībām pīcīgās obligacijas par 400
rīb., korob. Tukuma Talsi
īpāšību nodajā 1884. g.
ar № 70 pīlīgi samaksātā
īpāšību Līzelī-Alīs Olimskī
tiesību prasīt attīcīgas
īpāšību dzīšanu zemes grā-
matā. Jelgavā, 1927. g. 12. aprīlī.
Priekšēd. v. P. Efferts.
1545a Sekretārs Mittelhofs.

Stesu pagabaltiesa,
noties uz sava ū gada
notēmūnu, dara zīnamu
vīspārībi, ka parāds, kas apgrū-
tīta Jānis-Jāns d. Arīns pī-
derīšo nekustamo ipāšumu pēc
pīkuma-pārdevuma līguma, no-
slēgtā stāpā Andriči Pēters d.
Sīvalovu un Jāni Jēkabu d.
Rozenbergu un korob. 1911. g.
8. jūn. ar № 1901 uz Rundales
mūžas zemes gabaliem hip. №
1887, atzīts par samaksātu un
īpāšību Jānim Jāns d. Arīns dota
tiesību prasīt attīcīgas hipotekas
īpāšību dzīšanu zemes grāmatā.

Jelgavā, 1927. g. 22. aprīlī.
L. № 577. 27. g. 1544a

Priekšēd. v. P. Efferts.
Sekretārs Mittelhofs.

Stesu pagabaltiesa,

noties uz savi ū gada
notēmūnu, dara zīnamu
vīspārībi, ka parāds, kas apgrū-
tīta Jānis-Ludīgs Ba-
seru īpāšību dzīšanu zemes grā-
matā.

Jelgavā, 1927. g. 12. aprīlī.
L. № 577. 27. g. 1543a

Priekšēd. v. P. Efferts.
Sekretārs Mittelhofs.

Stesu pagabaltiesa,

noties uz savi ū gada
notēmūnu, dara zīnamu
vīspārībi, ka parāds, kas apgrū-
tīta Jānis-Ludīgs Ba-
seru īpāšību dzīšanu zemes grā-
matā.

Jelgavā, 1927. g. 12. aprīlī.
L. № 577. 27. g. 1543a

Priekšēd. v. P. Efferts.
Sekretārs Mittelhofs.

Stesu pagabaltiesa,

noties uz savi ū gada
notēmūnu, dara zīnamu
vīspārībi, ka parāds, kas apgrū-
tīta Jānis-Ludīgs Ba-
seru īpāšību dzīšanu zemes grā-
matā.

Jelgavā, 1927. g. 12. aprīlī.
L. № 577. 27. g. 1543a

Priekšēd. v. P. Efferts.
Sekretārs Mittelhofs.

Nedējas ziņojums
par sāslīmānas gadījumiem
ar lipīgām slimībām Rīgā,
ko reģistrējusi no 1927. g. 8. līdz 15
maijam Rīgas pilsētas statistiskā valde
pēc ārstu pazīpojumiem.

Slimības nosaukums

		Slīmības gadījumi
Paratyphus	Vēders tilts	—
Typhus abdom.	Izstūma tilts	2
Typhus exanth.	Atgājas drudzis	—
Febris recurrens	Purva drudzis	1
Febris interm.		—
Morbus Heine-Medin	Bakas	—
Encephalitis letharg.	Masaīas	148
Variola et varioloides	Sārlaks	45
Morbilli	Gajais klepus	10
Scarlatina	Difteritis	7
Tusīs convulsiva	Azījas koliera	—
Diphtheritis	Roze	3
Influenca	Asināsērga	—
Cholera asiatica	Gimja salūkums (Mumps)	1
Erysipelas		—
Dysenteria		—
Parotitis epidemicus		—
Trachoma		—
Mening. cerebrosppn. epid.		—
Tetanus		—
Lepis	Spīlība	—

Nacionalais teātris. Otrdien, 17. maijā, pulksten 7.30 vakarā, tautas izrādē pēdējo reizi šī sezonā M. Lengjē komedija „Nakts sere-
nade“. — Trīsdien, 18. maijā, pulksten 7.30
vakarā, tautas izrādē Zeltmata „Vītols mē-
nieki Čangālē“. — Ceturtdien, 19. maijā,
pulksten 7.30 vakarā, tautas izrādē Lope de
Vegas drama „Fuente Ovechuna“ (Avju
avots). — Piektdien, 20. maijā, pulksten 7.30
vakarā, pīmo reizi šīs sezonas pēdēja
novītāte — Pavila Gruzna tragikomē-
dija „Vecpūšu nodoklis“ Ernstā Feld-
maga režījā.

Dalles teātris. Otrdien, 17. maijā, „Salmu-
sievās“ izrādē nenotiks, jo Dalles teātrīm vēl
uz publikas vīlēšanos Jāzīkārto „Spaniešu
dejotājas“ vīsu izrāde Ventspilī. — Trī-
sdien, 18. maijā, pulksten 7.30 vakarā, strādnieku
izrādē „Idea ķēkā“. — Ceturtdien, 19. maijā,
pulksten 7.30 vakarā, pīmo reizi

R. Bernaueru un R. Oesterreichera 3 cīlienu
komēdiju Dr. Orientācija tulkojumā „Edenes
dārzs“. — Piektdien, 20. maijā, pulksten
7.30 vakarā „Edenes dārzs“. — Sestdien,
21. maijā, pulksten 7.30 vakarā „Karaliene
Kofetua un nabagais“.

Dalles teātra vietu izrādes: Valkā, 21. maijā,
F. Arnolda un E. Bacha 3 cīlienu komēdiju
„Spaniešu dejotāja“. — 22. maijā, Tri-
stana Bernara komēdiju 3 cīlienu „Idea ķē-
kā“. — Daugavpīlī, 28. maijā, „Spaniešu
dejotāja“. — Svētdien, 29. maijā „Uz ne-
zinamā ostu“.

Telegramas.

(Latvijas telegrafa aģenturas īzņemu telegramas.)

Rīgā, 16. maijā. Šodien Helsing-
forsā nosu apmaiņas ceļā pānākta
vienošanās par vizu atcelšanu
starp Latviju un Somiju abu
valstu pilsoniem savstarpejā satiksmē.
Vienošanās paredz kā ieceļošanas, tā ari
izceļošanas un tranzīta vizu atcelšanu.
Turpmāk abu valstu pilsoni varēs brīvi
ceļot no vienas valsts otrā, uzrādot
vienu īzņemu pasi. Latvijas pilsoni tā
īst varēs ceļot uz Somiju bez vizām un
uzturēties katrā ceļojumā 3 mēnešus. Šīm
laikam noteikt vajadzīga speciāla at-
lauja pīkētā tālākā uzturēšanā Somijā
un šīm gadījumam paliek spēkā agrākie
noteikumi.

Kā zinams, līdzīgs ligums pastāv starp
citu ar Igauniju, tākai ar to atšķirību, ka
Latvijas pilsoni var ceļot uz Igauniju —
un otrādi — ar iekšzemes pasēm. So-
mija ir trešā valsts, ar kuju Latvija at-
cēlusi vizas (otrā ir Itālija). Jaunie no-
teikumi stājas spēkā ar š. g. 1. juniju.

Berlinē, 16. maijā. „Berliner Tag-
geblatt“ ziņo no Tiranas, ka tur ieradies
ar sevišķām pilnvarām agrākais itālu
sūtnis Albanijs Aloisi, lai, kā dzīrd, no-
dotu albaņu valdībai Itālijas piekrīšanu
Achmed-Sogu izstudiāšanai par Alba-
nijas karali.

Parīzē, 16. maijā. Francijas re-
publikas prezidents Dumergs un ā-
lietu ministris Brians šoti pulksten
8.15 min. izbrauca uz Londonu.
Londonā, 16. maijā. Padomju
Krievijas chargé d'affaires Londonā ū-
dien iespiedza ālietu ministram Čember-
lenam papildinot protestam pret krati-
šanām „Arkos“ telpās, kuriā uz visas
tie nosodīta angļu polīcijas rīcība, se-
višķi naudas skapju uzlaušana, kas runā-
jot pretim starptautiskām tiesībām.

K U R S I.

Rīgas biržā, 1927. gada 17. maijā.

Devizes

1 Amerikas dollars	5.184—5.194
1 Anglijas mārcips	25,165—25,23
100 Francijas franku	20,10—20,50
100 Belgas	71,70—72,45
100 Sveice franku	99,30—100,30
100 Itālijas līru	28,05—28,60
100 Zviedrijas kronu	138,25—139,30
100 Norveģijas kronu	133,45—134,50
100 Danījas kronu	137,05—139,00
100 Čehoslovākijas kronu	15,25—15,55
100 Holandes guldeņu	206,85—208,40
100 Vācijas marku	122,35—123,55
100 Somijas marku	12,97—13,17
100 Igaunijas marku	1,37—1,395
100 Poļijas zlotu	58,00—64,00
100 Lietavas lītu	50,70—51,70
1 SSSR ķīrpopecs	— — —

Dārgmateli:

Zelts 1 kg.	3425—3445
Sudrabs 1 kg.	92—100

Vērtspapiri:

5% neatkarības aizņēmums	98—100

<tbl_r cells="2" ix="2" maxcspan

Dobele pagasta tiesīs, pamatojoties uz savu lēmumu no 1. g. 7. maija, darī zināmu, ka 2. jūnijā s. g. plkst. 10 no rīta.

Dobele uz turgus laukuma tiks pārdota vairāks solīšanā pret tām samaksā mirušā Dobelei pag. Hoverta maznās iepiešanas dīnas. Mierītēsā mārtītā, sastāvoja no mebelēm, laivās, velosipēda, dažādām kafejnīcām smātniekām.

Dobele 1927. g. 12. maijs 4004 No 21.

Priekšēd. J. Neimans.

Darvēdis E. Freibergs.

Cēsu aprīķa 2. iec. miertiesnesis, saskārā ar savu 1927. g. 10. maija lēmumu un pamatojoties uz civ. proc. lik. 14604—14607. p. p. ar ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1924. g. ar reg. N 55.

1927. g. 10. maijs. N 351.

3835a Miertiesnesis v. (paraksts).

Latgales apgabaltieses Balvu iecirkņa miertiesnesis, saskārā ar savu 1927. g. 22. aprīļa lēmumu un pamatojoties uz civ. proc. lik. 1401. p. un ūk. krāj. X sēj. 1. d. 1239. p., paziņo, ka pēc 1925. g. 5. novembrī Kalnamuižas sanatorijā mirušā Adolfa Pēterē d. Pieckalna ir atklājies mantojums un ūzīmējums, kā arī apakšības uz savu 1922. g. 8. martā mirušā Tichana Danīlova ir palīcis nekustams mantojums, kurš atrodas Jaunlatgales aprīķi, Rūgāju pagastā. Aleksandropoles N 10. mārtā un ūzīmējumiem, kam uz šo mantojumu vai sakārā ar viņu būtu kādas tiesības kā mantiniekiem, pieteikti tās minētām miertiesnesēm viņa kamerā Balvu mužā sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Balvās, 24. aprīlī 1927. g. 2327a Miert. v. i. V. Šķēzīns.

Madonas aprīķa 3. iecirkņa miertiesnesis, pamatojoties uz civ. proc. lik. 2011—2014. un 2079. p. p., ūzīmējumiem, N 10. augustā, 1926. g. mirušā Kārja Dālmāna mantiniekus, legatarijus, fideicomisarijus, kreditorus un citas ieinteresētās personas, kurām būtu kādas tiesības uz Dālmāna atstāto manu, pieteikti tās minētām miertiesnesēm Madonā sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Madonā, 22. martā 1927. g. 2062a Miert. J. Cimīns.

Madonas aprīķa 4. iecirkņa miertiesnesis, saskārā ar savu lēmumu no 1927. g. 22. aprīļa un pamatojoties uz civ. proc. lik. 1401. un 1402. p. p. un civ. lik. X sēj. 1. d. 1239. p., ūzīmējumiem, N 10. augustā, 1926. g. mirušā Kārja Dālmāna mantiniekus, legatarijus, fideicomisarijus, kreditorus un citas ieinteresētās personas, kurām būtu kādas tiesības uz Dālmāna atstāto manu, pieteikti tās minētām miertiesnesēm Madonā sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Ja minētās personas savas tiesības augšminētā terminā nespētisks, tad viņas atzīs kā šīs tiesības zaudējusas.

Madonā, 26. aprīlī 1927. g. 2434a Miertiesnesis (paraksts).

Rēzeknes 1. iec. miertiesnesis, saskārā ar savu s. g. 27. aprīļa lēmumu un pamatojoties uz civ. pr. lik. 74. un 75. p. p., ūzīmējumiem, N 10. augustā, 1926. g. mirušā Kārja Dālmāna mantiniekus, legatarijus, fideicomisarijus, kreditorus un citas ieinteresētās personas, kurām būtu kādas tiesības uz Dālmāna atstāto manu, pieteikti tās minētām miertiesnesēm Madonā sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Ja minētās personas savas tiesības augšminētā terminā nespētisks, tad viņas atzīs kā šīs tiesības zaudējusas. N 379.

Madonā, 26. aprīlī 1927. g. 2434a Miertiesnesis (paraksts).

Rēzeknes 1. iec. miertiesnesis, saskārā ar savu s. g. 27. aprīļa lēmumu un pamatojoties uz civ. pr. lik. 74. un 75. p. p., ūzīmējumiem, N 10. augustā, 1926. g. mirušā Kārja Dālmāna mantiniekus, legatarijus, fideicomisarijus, kreditorus un citas ieinteresētās personas, kurām būtu kādas tiesības uz Dālmāna atstāto manu, pieteikti tās minētām miertiesnesēm Madonā sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Pēc minētā terminā notecešanas, nekādas prasības netiks pieņemtas.

Rēzekne, 27. aprīlī 1927. g. N 92-27 c.

2435a Miertiesnesis (paraksts).

Latgales apgabaltieses Ludzas 2. iec. miertiesnesis, pamatojoties uz savu s. g. 23. aprīļa lēmumu un saskārā ar civ. proc. lik. 1401. p. un ūk. krāj. X sēj. 1. d. 1239. un 1241. p. p., ūzīmējumiem, N 10. augustā, 1918. g. 31. martā mirušā Jēzupā Jāņa d. Berezas mantiniekus, pieteikti savas mantošanas tiesības uz nel. atstāto mantojumu sešu mēnešu laikā, skaitot no šī studinājuma iepiešanas dienas "Valdības Vēstnesi".

Pēc minētā terminā notecešanas, nekādas prasības netiks pieņemtas.

27. aprīlī 1927. g. Bl. I. N 101. 2552a Miertiesnesis (paraksts).

Daugavpils 2. iec. miertiesnesis, saskārā ar savu 1927. g. 26. aprīļa lēmumu, paziņo, ka Ignatījs Michaila d. Sablinskis ir iemaksājis miertiesnesēs deponīzā pieteikti Rēzeknes Stoličas trīsdesmitā vienā (31) latu 44. sant. parāda un ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 31. maija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 6. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 9. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 12. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 15. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 18. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 21. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 24. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 27. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 30. jūnija ūzīmējumiem, kā arī apakšības uz savu 1927. g. 3. jūnija ūzīmē

Pastā un telegrafa virsvalde

izsludina

2*

rakstiskas izsoles

30. maijā 1927. g., plkst. 10 no rīta uz galda svariem 15 kg — 20 gab. kilogrammu atsvarem — 120 kompl. gramu atsvarem — 20 kompl. numurētajiem — 10 gab. apļiem stenas pulksteņiem — 10 gab. elektriski stenas papildu pulksteņiem — 4 gab. skārdas spaiņiem — 80 gab. malkas zāģiem — 10 gab. sastāku eksķerem — 40 gab. kāju slaukumiem no cinkotas stiepules — 30 gab. priekšķar. atslēgām dažādām — 350 gab. petrolejas galda lāzām — 50 gab. ūdens karātiem — 40 gab. paplātiem — 40 gab. ūku mazgāj. traukiem — 30 gab. ugunsdzēšanaiem aparatiem — 2 gab. gumijas papilākām — 150 gab. revolveriem „Hammerless-Armories“ — 30 gab. aploksnēm — 100.000 eksempli.

27. junijā š. g., pulkst. 10 no rīta uz rakstamainīnām ar gago vēriņi 46 cm — 8 gab. pīnesamām rakstamainīnām („Pariel“) — 2 gab. rēķināšanām — 2 gab.

Iemaksjamā drošības nauda 10% no piedāvājuma kopsumas Tuvākas zīgas izsniedz P. T. V. materiāla iegādes nodaja darbinis no plkst. 11—13. № 808 4110

Kara būvniecības pārvaldes Daugavpils būju grupa, Daugavpils cietoksnī, Embotes ielā № 26, grupas kancelejā izsludina:

galīgu jauktu izsoli

bez pēcizsoles

10. maijā 1927. g., plkst. 12 uz ūku zemāki minēto remonta darbu griešanu:

droš. nauda

otokāna ākas № 146 pārbūves darbi	500
• № 337	500
• № 11	500
• № 22 dzelzsbetona griešu iekšāšanās darbi	220

uz ietusošanas darbi cietokšna ākas № 73

300

Rakstiski piedāvājumi slēgtās aploķēnās un lūgumi piedāvājies

ākā solišanā, apmaksāti ar attiecīgu zimognodokli, iemaksjamā

grāmat līdz plkst. 12 izsoles dienā, klāpietlekokt vajadzīgo drošību.

Ar apstiprinātām vienības cenām un noteikumiem var lepzi ties

grupas kancelejā darbdienās no plkst. 9 līdz plkst. 15 2* 4105

KARA BŪVΝIECĪBAS PĀRVALDES LIEPĀJAS BŪJVU GRUPA,

Liepājas Kara ostā, Lāčplēša ielā № 24,

1927. g. 31. maijā, plkst. 11 no rīta, izsludina

JAUKTU
GALĪGU IZSOLI

1927./28. budž. gadā (līdz 31. martam 1928. g.) izvedamiem sīkiem

darbiem uz ar sevišķu uzdevumu pamata un remontdarbiem

№ 31. II-grupā:

1. Krāsošanas darbi ākas № 31, II-grupā, par sumu apm. Ls 400.

Krāsošanas darbi (izņemot jumtu krāsošanu) II. un III. grupu

ākas, par sumu apm. Ls 2000.—

Krāsošanas darbi (izņemot jumtu krāsošanu) IV., V., VI. un

laboratorijas grupu ākas, par sumu apm. Ls 4000.—

Mērķiņu un apmetēju darbi II. un III. gr. ākas, par sumu

apm. Ls 1000.—

Skārdnieku darbi I., II. un III. grupu ākas, par sumu apm.

Ls 2000.—

Stiklēju darbi, visās kāja ostas ākas, par sumu apm. Ls 600.—

Jumtu krāsošana ar dzelzs suriku, II. un III. grupu ākas,

par Ls 1000.—

Katra augstāk minētā darbu vienība uz izsolē tiks izdota atsevišķi tiks izvesti pēc apstiprinātām no kāja būvniecības pārvaldes

ākās cenām 1927./28. budž. gadām, kā arī apstiprinātām cenām

darba spēku un materiāliem. Krāsošanas darbi ākas № 31, II-gr.

izvesti saskārā ar apstiprināto darba maksas aprēķinu.

Pie piedāvājām izsolē jāmaksā drošības nauda 10%, apmēra

kārtu no augšminēto darbu vienību.

Rakstiski piedāvājumi slēgtās aploķēnēs, kā arī lūgumi pieļaut

slēgtās mutiskā izsolei, apmaksāti ar 40 sant. zimognodokli,

uzīmā grupai izsoles dienā līdz plkst. 10.30.

Vienības cenās un noteikumiem var apskatīt grupas kancelejā

dienās, no plkst. 9—15. 4000a

Teatas labklājības ministrija

Izsolē rakstisku izsoli uz 971.22 kub. mtr. (100 kub. asis) bērni,

124 kub. mtr. (20 kub. asis) priedi un 194.24 kub. mtr. (20 kub.

as) dzelzs malkas piegādāšanu tautas labklājības ministrijai

dienā iestādēm.

Piedāvājumi, apmaksāti ar 80 sant. zimognodokli, slēgtās

ākās, ar uzrakstu „Līdz malkas izsolē“, iemaksjamā tautas lab-

klājības ministrija, Rīga, Skolas ielā № 28, dz. 4, ne vēlāk, kā līdz

27. maijam, plkst. 11. Turpat sanemāni tuvāki noteikumi.

Piedāvājumi iestiegšanas jāmaksā drošības nauda 10%, ap-

mēra no iestiegumā uzrādītās kopsumas.

4001a

Aprēķika ceļu inženiers Rēzekne,
Izdos valrāksolitāllem

Iestādes šoš. atsavin. jošas brīvzemēs ilggadīgā un viengadīgā nomi.

I. 25. maijā 1927. g.

Sos. brīvzemēs gabalus no 56. km līdz 85 km —

noz. kazarmē uz 74. km.

2) plkst. 14. šoš. brīvzemēs gabalus no 85. km līdz 117. km —

noz. kazarmē uz 97. km. 4112

II. 27. maijā 1927. g., plkst. 10.

Sos. brīvzemēs gabalas no 118 km līdz 144. — Šoš. meistera

vārma mājā pie Kārsavas.

III. 28. maijā 1927. g., plkst. 10.

Sos. brīvzemēs gabalas no 145. km līdz 177. km — Angāpīle,

noz. meistera.

Sakarsība būs gaīga. Tuvākas zīgas kancelejā, Rēzekne, Atbrīvošanas alejā 65, kārtu darbdienā no plkst. 9—15. № 795

Jelšiņetu ministrijas būvvalde

Būv. bas. ielā 57/39, izsludina š. g. 31. maijā, plkst. 11 dienā

Mutisku un rakstisku izsoli

1 gab. robežsargu nometnu āku izbūvei pie Latvijas

SPRS robežas.

Drošības nauda pat kārtu nometni Ls 500.—. Uzņemēji var

izvēlēties piedāvājumiem arī pat ar sevišķu nometnu grupām. Ar

īstekšķeļo aprešību un projekta skot no š. g. 30. maijā

lepziālēs būvvalde parāda darba laiku.

Nākamais darbiem vajadzīgos koks materiālus uzturētām da-

sīmām iestādēm apakšās halīcās.

4111

Galvenā cietumu valde,

Antonijas ielā № 6, dz. 1,

Izdos mut. un rakst. izsolē

3. g. 25. maijā, plkst. 11. 130 m ton. rūdu, 40 m ton. miežu, 12 m ton. zirgu, 5 m ton. speķu, 60 m ton. kartupeļu, 4 m ton. makaronu, 2 m ton. labības kafijas un 7 m ton. sāls piegādāšanu Rīgas central. un tempi-cietuma vsjādzībām.

Labību un pārējum produktiem (izņemot sili) jābūt viegliem. Rakstiski piedāvājumi nomaksāti ar attiecīgu zimognodokli, iemaksjamā līdz izsolēs atklāšanai Galvenās cietuma valdes priekšniekiem, vai izsoles dienā — izsolēs komisiju.

Izsoles dalībniekiem, pirms izsoles atklāšanas, jāmaksā 10% drošības naudas no to produkta kop. ērtības, uz kāpmērā vēlās sacensības. Ar produkta kondīciju un izsoles noteikumiem var iepazīties valdes saimniecības nodajā no plkst. 9—15. № 792. 4114

Pasta un telegrafa virsvaldes galvenā darbnica

izsludina š. g. 1. jūnijā

rakstisku sacensību uz:

- | | |
|----------------------|--------------|
| 1) Rēķina mālinām | 2 gab. |
| 2) Kokvilnas audeklu | 1000 m |
| 3) Brezenta lelatām | 20 m № 774 |
| 4) Filtri pāri | 40 gab. 3995 |

Sacensības noteikumi, saraksti sapemtni un paraugi apskatītas darbnicas komercnodaļā Stokas ielā № 2 darbdā no 10—12. 1*

Nodokļu departamenta dažādu maksājumu piedzīnēs pazino, ka g. 23. maijā, plkst. 2 dienā, Rīga, m. Jaunavu ielā № 3, dz. 3, pārdošas valrāksolīšanā Zundela un Hajas Mōsīoviča kustamu mantu, novērtētu par Ls 370,— un sastāvošu no viena pianino viņa 1925. un 1926. g. ienāk. un 0, pelbas nodokļa parāda segšanai.

Rīga, 1927. g. 10. maijā. 4101a Piedzīnējs A. Ozoliņš.

Nodokļu departamenta dažādu maksājumu piedzīnēs pazino, ka g. 24. maijā, plkst. 1 dienā, Rīga, m. Ministruceļā ielā 5, dz. 4, pārdošas valrāksolīšanā Haka Zameļa kustamu mantu, novērtētu par Ls 281,— un sastāvošu no dzīvokļa iekārtas viņa 1925. un 1926. g. ienāk. un 0, pelbas nodokļa parāda segšanai.

Rīga, 1927. g. 16. maijā. 4101a Piedzīnējs (paraksts).

Nodokļu departamenta dažādu maksājumu piedzīnēs pazino, ka g. 24. maijā, plkst. 12 dienā, Rīga, Mārstaļu ielā 17, dz. 10, pārdošas valrāksolīšanā Jankela Kučnera kustamu mantu, novērtētu par Ls 515,— un sastāvošu no dzīvokļa iekārtas viņa 1925. un 1926. g. ienāk. un 0, pelbas nodokļa parāda segšanai.

Rīga, 1927. g. 16. maijā. 4101a Piedzīnējs (paraksts).

Nodokļu departamenta dažādu maksājumu piedzīnēs pazino, ka g. 24. maijā, plkst. 12 dienā, Rīga, Mārstaļu ielā 17, dz. 10, pārdošas valrāksolīšanā Jāņa Repša vecākā pol. kārtībnieka kancelejā kustamo mantību — vienu teju Ls 20,— vērtībā, sāda naudas piegāšanai, saskājā ar Latgales apdzīvības 2. kriminalnodajās izpildi rakstu № 1584/649 un № 1584/650. — Pārdomāmās apskatāmās pārdošanas dienā uz vietas.

Rīga, 1927. g. 16. maijā. 4101a Piedzīnējs (paraksts).

Nodokļu departamenta dažādu maksājumu piedzīnēs pazino, ka g. 24. maijā, plkst. 12 dienā, Rīga, Mārstaļu ielā 17, dz. 10, pārdošas valrāksolīšanā Jāņa Repša vecākā pol. kārtībnieka kancelejā kustamo mantību — vienu teju Ls 20,— vērtībā, sāda naudas piegāšanai, saskājā ar Latgales apdzīvības 2. kriminalnodajās izpildi rakstu № 1584/649 un № 1584/650. — Pārdomāmās apsk

