

No. 1141

POLAND
and
CZECHOSLOVAKIA

Convention on privileged rail transit from Czechoslovakia to Czechoslovakia through Glucholazy (with protocol of signature). Signed at Warsaw, on 12 November 1948

*Official texts: Polish and Czech.
Registered by Poland on 6 April 1951.*

POLOGNE
et
TCHÉCOSLOVAQUIE

Convention sur le transit ferroviaire privilégié de Tchécoslovaquie en Tchécoslovaquie par Glucholazy (avec protocole de signature). Signée à Varsovie, le 12 novembre 1948

*Textes officiels polonais et tchèque.
Enregistrée par la Pologne le 6 avril 1951.*

POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS

No. 1141. KONWENCJA MIĘDZY RZECZĄPOSPOLITĄ POLSKĄ A REPUBLIKĄ CZECHOSŁOWACKĄ O UPRIWILEJOWANYM TRANZYCIE KOLEJOWYM Z CZECHOSŁOWACJI DO CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GŁUCHOŁAZY

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

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
pana inżyniera Jana RABANOWSKIEGO — Ministra Komunikacji

Prezydent Republiki Czechosłowackiej
pana Frantiska PIŠKA — Ambasadora Republiki Czechosłowackiej w Warszawie,

którzy po przedłożeniu swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia :

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

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

CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE

No. 1141. DOHODA MEZI REPUBLIKOU ČESKOSLOVENSKOU A REPUBLIKOU POLSKOU O PRIVILEGOVANÉ PRŮVOZNÍ DOPRAVĚ ŽELEZNIČNÍ Z ČESKOSLOVENSKA DO ČESKOSLOVENSKA PŘES GLUCHOŁAZY

President republiky Polské a president republiky Československé prodchnuti přáním upravití privilegovanou průvozní dopravu železniční z Československa do Československa přes stanici Glucholazy, rozhodli se uzavřítí příslušnou dohodu a k tomu cíli jmenovali plnomocníky, a to :

president republiky Polské
pana Inž. Jana RABANOWSKÉHO, ministra dopravy,
president republiky Československé
pana Františka PÍŠKA, velvyslance republiky Československé ve Varšavě,
kteří po předložení svých plných mocí, shledaných v dobré a náležité formě, dohodli se na těchto ustanoveních :

ČÁST I

USTANOVENÍ VŠEOBECNÁ

Článek 1

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

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

Článek 2

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

Artykuł 3

1. Ruch tranzytowy wykonywany będzie na zasadach tranzytu uprzywilejowanego, przewidzianych w niniejszej Konwencji.
2. Uprzywilejowany ruch tranzytowy będzie wykonywany pociągami uprzywilejowanymi, pod którymi należy rozumieć zarówno cały pociąg jak i część pociągu, przeznaczoną do tranzytu uprzywilejowanego.
3. Pociągami uprzywilejowanymi przewozi się podróżnych, cywilnych i wojskowych, jadących tak pojedynczo, jak i zbiorowo, bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe, pocztę, tabor kolejowy oraz mienie wojskowe. Przewóz więźniów jest niedozwolony.
4. Na obszarze polskim nie wolno z pociągów uprzywilejowanych wysiadać ani do nich wsiadać. Również nie wolno osobom, korzystającym z tych pociągów, wydawać lub przyjmować jakichkolwiek przedmiotów. Nie dotyczy to drużyny pociągowej w zakresie wykonywania czynności służbowych, związanych z ruchem uprzywilejowanych pociągów.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

1. Osoby przejeżdżające uprzywilejowanymi pociągami, jak również i ich bagaż, będą mogły swobodnie przejeżdżać tranzytem przez terytorium Polski z wyjątkiem przypadków, gdy osoby te podczas swego przejazdu przez to terytorium popełniły czyn karalny, ścigany według praw polskich.
2. Drużyna pociągowa obowiązana jest okazywać w pociągu uprzywilejowanym wszelką pomoc w ujęciu i zatrzymaniu winnych i wydać ich organom Ochrony Pogranicza lub władz bezpieczeństwa kraju tranzytowego, które w tym wypadku mają prawo dokonywania kontroli w pociągu uprzywilejowanym w poszukiwaniu za winnym.
3. Władze polskie zarządzają, co należy, w celu zapewnienia osobom, korzystającym z pociągów uprzywilejowanych, potrzebnej pomocy i opieki.

Artykuł 6

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

Článek 3

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

2. Privilegovaná průvozní doprava bude se prováděti průvozními vlaky, jimiž se rozumí jak celé vlaky, tak i část vlaků označe ná jako privilegovaná doprava.

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

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

Článek 4

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

Článek 5

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

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

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

Článek 6

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

ROZDZIAŁ II

KOLEJE

Artykuł 7

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

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

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

Artykuł 8

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

Artykuł 9

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

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

Artykuł 10

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

Artykuł 11

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

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

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

ČÁST II

DRÁHY

Článek 7

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

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

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

Článek 8

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

Článek 9

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

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

Článek 10

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

Článek 11

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

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

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

Artykuł 12

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

Artykuł 13

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

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

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

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

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

Článek 12

Československá železniční správa poskytne polské železniční správě na její žádost nutnou pomoc při nehodách, přerušení provozu, poškození trati a pod. na průvozní trati za úhradu vlastních nákladů.

Článek 13

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

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

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

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

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

Artykuł 14

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

Artykuł 15

1. Podróżni, bagaż, przesyłki ekspresowe i towarowe będą odprawione bezpośrednio na podstawie przepisów przewozowych czeskosłowackich lub międzynarodowych i taryf kolejowych, obowiązujących w danych komunikacjach.
2. Opłaty taryfowe za przewozy w uprzywilejowanych pociągach przypadają w całości zarządowi kolei czeskosłowackich.

Artykuł 16

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

ROZDZIAŁ III

POCZTA

Artykuł 17

1. W uprzywilejowanych pociągach przewozi się bez jakichkolwiek opłat tranzytowych przesyłki pocztowe wszelkiego rodzaju w czeskosłowackich wagonach pocztowych (ambulansach), względnie w osobnych przedziałach pocztowych pod nadzorem czeskosłowackiego personelu pocztowego, lub w dodatkowych wagonach kolejowych bez konwojenta.
2. Przewóz poczty może się również odbywać za pośrednictwem czeskosłowackiego personelu kolejowego w wagonach kolejowych.
3. Przewóz pocztowych przesyłek tranzytowych wszelkiego rodzaju, pochodzących z zagranicy i przeznaczonych dla zagranicy, będzie przedmiotem odrębnego układu pomiędzy zarządem pocztowym polskim i czeskosłowackim.

Artykuł 18

Skrzynki do listów w czeskosłowackich wagonach pocztowych powinny być na obszarze polskim zamknięte. Funkcjonariusze pocztowi czeskosłowaccy

Článek 14

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

Článek 15

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

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

Článek 16

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

ČÁST III

POŠTA

Článek 17

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

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

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

Článek 18

Poštovní schránky československých poštovních vozů musí býti na polském území uzavřeny. Českoslovenští poštovní zaměstnanci se nesmějí stýkati na

nie mają prawa na terytorium polskim wchodzić w styczność z publicznością. Nie wolno im jest podczas pobytu na terytorium polskim opuszczać wagonów ani też przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów.

Artykuł 19

1. Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w wagonach czechosłowackich pod nadzorem funkcjonariuszów czechosłowackich, ponosi zarząd poczty czechosłowackiej z wyjątkiem wypadków, kiedy winę ponosi polski zarząd kolejowy. W tym ostatnim przypadku polski zarząd kolejowy ponosić będzie odpowiedzialność wobec czechosłowackiego zarządu pocztowego za wagony i przesyłki pocztowe; mianowicie za wagony pocztowe taką samą, jak za wagony kolejowe, zaś za przesyłki pocztowe taką samą odpowiedzialność, jaką czechosłowacki zarząd pocztowy ponosi wobec nadawców tych przesyłek.

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

ROZDZIAŁ IV

POSTANOWIENIA CELNE

Artykuł 20

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

Artykuł 21

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

Artykuł 22

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

Artykuł 23

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

polském území s veřejností. Za pobytu na polském území nesmějí opustiti vozy ani přijímati nebo vydávati jakékoliv předměty.

Článek 19

1. Československá poštovní správa odpovídá za poštovní zásilky přepravované v československých vozech za doprovodu československých zaměstnanců s výjimkou případů zaviněných polskou železniční správou. V těchto případech odpovídá polská železniční správa československé poštovní správě za vozy a poštovní zásilky, a to za poštovní vozy jako za vozy železniční a za poštovní zásilky tak, jak odpovídá československá poštovní správa odesílatelům těchto zásilek.

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

ČÁST IV CELNÍ USTANOVENÍ

Článek 20

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

Článek 21

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

Článek 22

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

Článek 23

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

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

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

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

Artykuł 24

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

Artykuł 25

1. Pociągi towarowe zatrzymywać się będą na stacjach z postojem niezbędnym w celu dokonania rewizji plomb i przekazania wykazu pociągowego, którego wzór i ilość egzemplarzy ustala zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron.

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

Artykuł 26

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

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

Artykuł 27

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

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

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

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

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

Článek 24

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

Článek 25

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

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

Článek 26

1. Polské celní úřady uznají uzávěry československých celních úřadů.

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

Článek 27

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

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

Artykuł 28

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

ROZDZIAŁ V

PASZPORTY

Artykuł 29

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

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY WYKONAWCZE

Artikul 30

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

ROZDZIAŁ VII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 31

Wszelkie spory, jakie by wynikły z wykonywania wszelkich postanowień umownych, zawartych w ramach niniejszej Konwencji, będą rozstrzygane w trybie przewidzianym w protokole o postępowaniu polubownym i arbitrażowym, stanowiącym załącznik do Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej podpisanej w Pradze dnia 4 lipca 1947 r.

Artykuł 32

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

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

Článek 28

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

ČÁST V

CESTOVNÍ PASY

Článek 29

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

ČÁST VI

PROVÁDĚCÍ PŘEDPISY

Článek 30

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

ČÁST VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 31

Všechny spory, které vzniknou při plnění všech smluvních ujednání, uzavřených v rámci této Dohody, budou projednány způsobem stanoveným v protokolu o řízení smírčím a rozhodčím, který jest přílohou k Úmluvě mezi republikou Polskou a republikou Československou o zajištění hospodářské spolupráce, podepsané v Praze dne 4. července 1947.

Článek 32

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

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

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

NA DOWÓD CZEGO wymienieni pełnomocnicy obydwóch Umawiających się Stron podpisali niniejszą Konwencję i przyłożyli na niej swe pieczęcie.

SPORZĄDZONO w Warszawie, dnia 12 listopada 1948 r.

(L. S.)

(—) J. RABANOWSKI

(—) Fr. PŃŠEK

PROTOKÓŁ PODPISANIA

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

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

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

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

Protokół niniejszy stanowi integralną część Konwencji.

Warszawa, dnia 12 listopada 1948 r.

(—) J. RABANOWSKI

(—) Fr. PŃŠEK

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

NA DŮKAZ TOHO jmenovaní plnomocníci obou smluvních stran tuto Dohodu podepsali a opatřili svými pečeti.

SEPSÁNO ve Varšavě dne 12. listopadu 1948.

(L. S.)

(—) Fr. PÍŠEK

(—) J. RABANOWSKI

PROTOKOL O PODPISU

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

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

2) Za účelem umožnění přepravy osob a zboží z Gluchołaz přes Mikulovice do přádelny v Podlese na polském území a zpět bude na žádost se strany polské dán se strany československé souhlas k privilegované průvozní dopravě z Polska do Polska přes Československo na železničním traťovém úseku od státních hranic u Mikulovic-Gluchołaz ke státním hranicím u konce vlečky, odbočující v km 2.791 trati Mikulovice-Cukmantl a vedoucí k přádelně v Podlesie na polském území.

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

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

Tento protokol tvoří podstatnou součást Dohody.

Varšava, dne 12. listopadu 1948.

(—) Fr. PÍŠEK

(—) J. RABANOWSKI

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1141. CONVENTION¹ BETWEEN THE POLISH REPUBLIC AND THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC ON PRIVILEGED RAIL TRANSIT FROM CZECHOSLOVAKIA TO CZECHOSLOVAKIA THROUGH GLUCHOLAZY. SIGNED AT WARSAW, ON 12 NOVEMBER 1948

The President of the Polish Republic and the President of the Czechoslovak Republic, being desirous of regulating the privileged rail transit traffic from Czechoslovakia to Czechoslovakia through Glucholazy Station, have decided to conclude an appropriate Convention, and have appointed for that purpose as their Plenipotentiaries :

The President of the Polish Republic :

Mr. Jan RABANOWSKI, Minister of Communications;

The President of the Czechoslovak Republic :

Mr. Frantisek PÍŠEK, Ambassador of the Czechoslovak Republic in Warsaw;

who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

PART I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

1. Poland shall grant to Czechoslovakia freedom of transit in conformity with the provisions of this Convention in respect of persons, baggage, express parcels and goods, mails and rolling-stock in transit from Czechoslovakia to Czechoslovakia through Polish territory over the section of railway between the State frontier near Pokrzywna-Jindrichov ve Slezsku and the State frontier near Glucholazy-Mikulovice.

2. Save as otherwise provided in this Convention, such traffic shall be subject *mutatis mutandis* to the provisions of the Convention between the Polish Republic and the Czechoslovak Republic for the regulation of railway traffic between the two countries.

¹ Came into force on 7 July 1949, by the exchange of the instruments of ratification at Prague, in accordance with article 32.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 1141. CONVENTION¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE ET LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE SUR LE TRANSIT FERROVIAIRE PRIVILÉGIÉ DE TCHÉCOSLOVAQUIE EN TCHÉCOSLOVAQUIE PAR GLUCHOLAZY. SIGNÉE A VARSOVIE, LE 12 NOVEMBRE 1948

Le Président de la République de Pologne et le Président de la République tchécoslovaque, animés du désir de régler le trafic ferroviaire de transit privilégié de Tchécoslovaquie en Tchécoslovaquie par la gare de Glucholazy, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

Le Président de la République de Pologne :

M. Jan RABANOWSKI, Ministre des Communications;

Le Président de la République tchécoslovaque :

M. Frantisek PÍŠEK, Ambassadeur de la République tchécoslovaque à Varsovie,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

1. La Pologne accorde à la Tchécoslovaquie, conformément aux dispositions de la présente Convention, la liberté de transit pour les personnes, les bagages, les colis express, les marchandises, les envois postaux et le matériel roulant allant de Tchécoslovaquie en Tchécoslovaquie et traversant en transit le territoire polonais sur la section de voie ferrée comprise entre la frontière d'État près de Pokrzywna-Jindrichov ve Slezsku et la frontière d'État près de Glucholazy-Mikulovice.

2. Sauf lorsqu'il en sera disposé autrement aux termes de la présente Convention, le trafic en question sera régi, *mutatis mutandis*, par les dispositions de la Convention actuellement en vigueur entre la République de Pologne et la République tchécoslovaque concernant la réglementation du trafic ferroviaire entre les deux pays.

¹ Entrée en vigueur le 7 juillet 1949, par l'échange des instruments de ratification à Prague conformément à l'article 32.

Article 2

Subject to the special provisions of this Convention, no discrimination in course of transit shall be exercised in respect of the nationality of passengers, the origin of baggage, express parcels and goods, or mails and rolling-stock or the nationality of consigners or consignees.

Article 3

1. Transit traffic shall be conducted in accordance with the privileged transit rules laid down in this Convention.

2. Privileged transit traffic shall be effected by privileged trains, which may be either complete trains or parts of trains assigned for privileged transit.

3. Privileged trains shall be used to convey civilians or military personnel travelling either singly or in parties, baggage, express parcels and goods, mails, rolling-stock and military supplies. They may not be used for the conveyance of prisoners.

4. No person shall be permitted to leave or board a privileged train in Polish territory. It shall likewise be unlawful for persons making use of such trains to deliver or receive any article. This provision shall not apply to train crews discharging their duties in connexion with the privileged train traffic.

Article 4

The privileged transit traffic shall be subject in Polish territory to Polish law, particularly so far as it concerns the maintenance of order and public security and the observance of health regulations.

Article 5

1. Persons travelling by privileged train, and their baggage, shall be entitled to pass freely through Polish territory, unless they commit during transit through the said territory a crime punishable under Polish law.

2. Train crews shall be required to lend every assistance on privileged trains for the purpose of apprehending and detaining offenders, and to hand them over to the Frontier Guard or to the security authorities of the transit country responsible in the case in question for inspecting the train in order to detect the offenders.

3. The Polish authorities shall take the necessary steps to afford persons using privileged trains every requisite assistance and protection.

Article 2

Sous réserve des dispositions particulières de la présente Convention, il ne sera tenu aucun compte, au cours du transit, ni de la nationalité des voyageurs, ni de l'origine des bagages, colis express, marchandises, envois postaux et matériel roulant, ni de la nationalité des expéditeurs ou des destinataires.

Article 3

1. Le trafic de transit sera assuré conformément aux règles prévues par la présente Convention pour le transit privilégié.

2. Le trafic de transit privilégié sera assuré par des trains privilégiés, ce terme s'entendant aussi bien d'un train entier que de la partie d'un convoi affectée au transit privilégié.

3. Les trains privilégiés peuvent transporter des passagers civils ou militaires voyageant isolément ou en groupes, des bagages, des colis express, des marchandises, des envois postaux, du matériel roulant et du matériel militaire. Ils ne peuvent servir au transport des détenus.

4. Il est interdit de descendre d'un train privilégié ou d'y monter en territoire polonais. Il est également interdit aux personnes utilisant ces trains de délivrer ou de recevoir des objets quels qu'ils soient. Ce qui précède ne s'applique pas au personnel du train agissant dans l'exercice de ses fonctions, pour autant qu'elles ont trait au trafic ferroviaire privilégié.

Article 4

En territoire polonais, le trafic de transit privilégié sera soumis aux lois polonaises, notamment en ce qui concerne le maintien de l'ordre et de la sécurité publique, ainsi que le respect des règlements sanitaires.

Article 5

1. Les voyageurs des trains privilégiés pourront passer librement en transit à travers le territoire polonais, avec leurs bagages, à moins qu'ils n'aient commis en traversant ledit territoire un acte punissable en vertu de la législation polonaise.

2. Le personnel desservant les trains privilégiés est tenu de prêter toute l'assistance en son pouvoir pour appréhender et retenir les délinquants, et de les remettre aux agents du Service de la garde frontière ou du service de sécurité du pays de transit, qui ont le droit, dans le cas envisagé, d'inspecter le train privilégié afin d'y découvrir le délinquant.

3. Les autorités polonaises arrêteront toutes mesures utiles pour assurer aux voyageurs des trains privilégiés l'assistance et la protection nécessaires.

Article 6

Save as provided in article 5, paragraph 1, baggage, express parcels and goods, mails and rolling-stock conveyed under the terms of this Convention shall be exempt from seizure by the judicial or administrative authorities.

PART II

RAILWAYS

Article 7

1. The privileged transit traffic shall be effected by locomotives (steam, electric, motor, etc.) and crews of the Czechoslovak railways.

2. Privileged trains shall not stop in Polish territory save in the cases specified in this Convention or when necessary for technical or customs reasons.

3. Privileged goods trains may be used for the conveyance of complete truck-load consignments between Poland and Czechoslovakia only by agreement between the railway administrations concerned.

Article 8

The Polish railways shall be required to maintain the railway track designated for privileged transit in a state of normal repair.

Article 9

1. The time-tables of trains using the transit route shall be decided on by agreement between the railway administrations of the Contracting Parties.

2. Should it become necessary to run privileged trains not provided for in the time-table, the railway administrations of the two Contracting Parties shall agree in each case as to the ways and means.

Article 10

Privileged trains may include sleeping and dining cars.

Article 6

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, ne peuvent faire l'objet d'une saisie judiciaire ou administrative les bagages, colis express, marchandises, envois postaux ou matériel roulant transportés ou circulant en application de la présente Convention.

CHAPITRE II

CHEMINS DE FER

Article 7

1. Le trafic de transit privilégié sera assuré à l'aide des locomotives (à vapeur, électriques, à moteur, etc.) et du personnel appartenant aux chemins de fer tchécoslovaques.

2. Les trains privilégiés ne s'arrêteront en territoire polonais que dans les cas prévus par la présente Convention ou lorsque des raisons d'ordre technique ou douanier rendront l'arrêt nécessaire.

3. Les trains de marchandises privilégiés ne pourront servir au transport de chargements par wagons complets entre la Pologne et la Tchécoslovaquie qu'à la suite d'un accord entre les administrations des chemins de fer intéressées.

Article 8

Les chemins de fer polonais sont tenus d'entretenir en état de service normal la voie ferrée affectée au transit privilégié.

Article 9

1. Les horaires des trains desservant la ligne de transit seront établis de commun accord par les administrations des chemins de fer des Parties contractantes.

2. Au cas où il serait nécessaire de mettre en service un train privilégié non prévu à l'horaire, les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes conviendront des mesures à prendre dans chaque cas particulier.

Article 10

Les trains privilégiés peuvent comprendre des wagons-lits et des wagons-restaurants.

Article 11

1. The rolling-stock of privileged trains must be fit for use. Responsibility for the technical maintenance of such rolling-stock shall rest with the administration of the Czechoslovak railways.

2. Privileged trains shall not be subject to taking-over or handing-over by the Polish railways.

3. The railway administrations of the two Contracting Parties shall decide on the procedure to be followed and the assistance to be given in cases in which the rolling-stock of privileged trains is found to be unfit for traffic on the transit route.

Article 12

The administration of the Czechoslovak railways shall give the administration of the Polish railways, at its request, any necessary assistance in the event of accident, interruption of traffic, damage to rolling stock etc., on the transit route, subject to reimbursement of the costs.

Article 13

1. Liability for injuries caused to third persons in connexion with the privileged train traffic shall rest with the administration of the Czechoslovak railways.

2. With the exception of liability for damages covered by a transport contract, liability for damages and accidents caused by the privileged train traffic shall be governed by Polish laws and regulations. Liability for damage suffered when passengers are killed or injured in privileged train traffic shall be governed by Czechoslovak laws and regulations.

3. As between the railway administrations of the two Contracting Parties, liability shall be determined as follows :

(a) Liability for damages and accidents caused by the fault of employees shall rest with the employing administration. If the damage or accident was due to the fault of employees of both administrations, or if it is not possible to determine which employees caused the damage, liability shall be borne equally by both administrations;

(b) Liability for damages and accidents due to improper maintenance of constructions and installations allocated to the transit traffic, or to improper maintenance of rolling-stock, shall be borne by the administration responsible for maintaining the installations or rolling-stock;

Article 11

1. Le matériel roulant des trains privilégiés devra être en bon état de service. L'administration des chemins de fer tchécoslovaque sera responsable de l'état technique de ce matériel.

2. Les trains privilégiés ne feront l'objet d'aucune prise en charge à l'entrée ni d'aucun transfert à la sortie de la part des chemins de fer polonais.

3. Les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes conviendront de la procédure à suivre et de l'assistance à fournir lorsque le matériel roulant des trains privilégiés aura été reconnu impropre au service sur la ligne de transit.

Article 12

L'administration des chemins de fer tchécoslovaques fournira à l'administration des chemins de fer polonais, sur la demande de celle-ci et moyennant le remboursement des frais encourus, l'assistance nécessaire en cas d'accident, d'interruption du trafic, d'avarie du matériel roulant, etc., survenus sur la ligne de transit.

Article 13

1. La responsabilité des dommages causés aux tiers par le trafic ferroviaire privilégié incombe à l'administration des chemins de fer tchécoslovaques.

2. En matière de responsabilité pour les dommages et accidents causés par le trafic ferroviaire privilégié, il y a lieu d'appliquer les lois et règlements polonais, sauf lorsqu'il s'agit de responsabilité découlant du contrat de transport. En matière de responsabilité pour les dommages subis lorsque des voyageurs sont tués ou blessés en cours de transport dans les trains privilégiés, il y a lieu d'appliquer les lois et règlements tchécoslovaques.

3. La répartition des responsabilités entre les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes, s'effectuera de la façon suivante :

- a) La responsabilité pour les dommages et accidents causés par la faute des employés incombe à l'administration dont ils relèvent. Si la faute dont résulte le dommage ou l'accident est imputable aux employés des deux administrations, ou s'il est impossible de déterminer ceux d'entre eux qui ont causé le dommage, il y a partage égal de la responsabilité entre les deux administrations;
- b) Lorsque le dommage ou l'accident résulte du mauvais état des constructions et installations affectées au trafic de transit ou du mauvais état du matériel roulant, la responsabilité en incombe à l'administration chargée de l'entretien desdites installations ou dudit matériel.

(c) Each administration shall have the right to claim against the other administration if it is compelled by a valid judicial decision to pay compensation in respect of damages for which the other administration is wholly or partly liable under the terms of the above provisions. This right shall likewise be available where the two administrations have agreed that one of them will settle a claim for compensation, although the other administration is wholly or partly liable for the damages. A settlement, an admission or a judgment by default shall however only be binding on that other administration if it concurred in the said settlement, admission or judgment, or if, on being consulted by the administration which settled the claim for compensation, it fails, even after a reminder, to reply within the specified time limit.

4. Enquiries concerning the damages and accidents referred to in the foregoing provisions shall be conducted, and their causes determined, jointly by representatives of the railway administrations of the two Contracting Parties.

Article 14

The administration of the Polish railways shall place at the disposal of the administration of the Czechoslovak railways, at its request, and subject to reimbursement of costs of maintenance, a separate direct telephone connexion for its own exclusive use. Service telegrams and telephone calls shall be free of all charges.

Article 15

1. Passengers, baggage, express parcels and goods shall be forwarded direct in conformity with Czechoslovak or international transport regulations, at the rates in force on the railway lines in use.

2. Fares and charges for transport in privileged trains shall be payable entirely to the administration of the Czechoslovak railways.

Article 16

The railway administrations of the two Contracting Parties shall jointly decide on the compensation payable to the Polish railways by the Czechoslovak railways for the use of Polish railway line, and for Polish railway services connected with the privileged transit traffic.

c) Chaque administration a un droit de recours contre l'autre lorsqu'un jugement passé en force de chose jugée l'oblige à payer une indemnité pour des dommages dont la responsabilité totale ou partielle incombe à cette autre administration, par application des dispositions ci-dessus. Ce même droit de recours existe lorsque les deux administrations sont convenues que l'une d'elles procédera au règlement de la demande d'indemnité même si l'autre administration est en totalité ou en partie responsable des dommages. Toutefois, une transaction, un aveu ou un jugement par défaut ne lieront cette autre administration par voie de recours que si elle y a donné son acquiescement ou si, consultée par l'administration qui procède au règlement de la demande d'indemnité, elle a omis, malgré un rappel, de répondre dans le délai fixé à cet effet.

4. Les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes feront procéder conjointement par leurs représentants à l'enquête au sujet des dommages et accidents visés dans les dispositions qui précèdent et à la constatation de leurs causes.

Article 14

L'administration des chemins de fer polonais mettra à la disposition de l'administration des chemins de fer tchécoslovaques, sur la demande de celle-ci et moyennant le remboursement des frais d'entretien, une liaison téléphonique directe spéciale réservée à son usage exclusif. Les télégrammes et les communications téléphoniques de service seront exempts de toute taxe.

Article 15

1. Les voyageurs, les bagages, les colis express et les marchandises seront acheminés directement, conformément aux dispositions de la réglementation tchécoslovaque ou internationale en matière de transports et ce aux tarifs en vigueur sur les lignes de chemins de fer en question.

2. L'intégralité du prix des transports effectués par les trains privilégiés sera acquise à l'administration des chemins de fer tchécoslovaques.

Article 16

Les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes fixeront de commun accord la rémunération à verser par les chemins de fer tchécoslovaques aux chemins de fer polonais pour l'utilisation de la voie ferrée polonaise, ainsi que pour les services fournis par les chemins de fer polonais à l'occasion du trafic de transit privilégié.

PART III

POSTAL TRAFFIC

Article 17

1. Privileged trains shall be used to carry postal mails of all kinds, free of all transit charges, in Czechoslovak mail vans or special mail compartments, under the supervision of Czechoslovak postal employees, or in unescorted supplementary railway trucks.

2. Mails may likewise be carried under the charge of Czechoslovak railway employees in railway trucks.

3. Postal transit mails of every kind coming from and proceeding to foreign countries shall be conveyed in accordance with a special agreement between the Polish and Czechoslovak postal administrations.

Article 18

Letter boxes in Czechoslovak mail vans must remain closed while they are in Polish territory. Czechoslovak postal officials shall not have the right to communicate with the public in Polish territory; nor shall they be allowed while in Polish territory to leave the wagon or to receive or hand over articles of any kind.

Article 19

1. The Czechoslovak postal administration shall be responsible for postal consignments carried in Czechoslovak wagons under the supervision of Czechoslovak employees, save in cases in which the blame may be imputed to the Polish railway administration. In the latter case, the Polish railway administration shall be held liable to the Czechoslovak railway administration in respect of mail vans and postal mails; that is, it shall be liable in respect of mail vans to the same extent as for ordinary railway vehicles, while in respect of postal mails it shall assume the same liability towards the senders of the said consignments which falls on the Czechoslovak postal administration.

2. In the case of trans-shipment of Czechoslovak postal consignments in Polish territory, the responsibility for the Czechoslovak postal consignments shall fall on the railway or postal administration which took over the supervision of the same.

CHAPITRE III

TRAFIC POSTAL

Article 17

1. Les trains privilégiés transporteront, en franchise de tous droits de transit, les envois postaux de toute nature, soit dans des wagons-poste tchécoslovaques ou dans des compartiments postaux spéciaux sous la surveillance du personnel des postes tchécoslovaques, soit dans des wagons de chemin de fer supplémentaires non convoyés.

2. Les transports postaux pourront également être effectués par l'intermédiaire des employés de chemin de fer tchécoslovaques, dans des wagons ordinaires.

3. Le transport en transit des envois postaux de toute nature, en provenance et à destination de l'étranger, fera l'objet d'un accord spécial entre les administrations des postes polonaises et tchécoslovaques.

Article 18

Les boîtes postales des wagons-poste tchécoslovaques doivent rester fermées en territoire polonais. Les fonctionnaires des postes tchécoslovaques n'ont pas le droit d'entrer en contact avec le public en territoire polonais. Il leur est en outre interdit, tant qu'ils sont en territoire polonais, de descendre des wagons et de recevoir ou de délivrer des objets quels qu'ils soient.

Article 19

1. La responsabilité pour les envois postaux transportés dans des wagons tchécoslovaques sous la surveillance de fonctionnaires tchécoslovaques incombera à l'administration des postes tchécoslovaques, à moins qu'il n'y ait faute de l'administration des chemins de fer polonais. Dans ce dernier cas, l'administration des chemins de fer polonais sera responsable des wagons-poste et des envois postaux envers l'administration des chemins de fer tchécoslovaques; sa responsabilité en ce qui concerne les wagons-poste sera la même que pour les wagons ordinaires; en ce qui concerne les envois postaux, sa responsabilité sera identique à celle dont l'administration des postes tchécoslovaques est tenue envers les expéditeurs desdits envois.

2. S'il y a nécessité de transbordement des envois postaux tchécoslovaques en territoire polonais, la responsabilité pour lesdits envois sera transférée à l'administration des chemins de fer ou des postes qui les aura pris en charge.

PART IV
CUSTOMS PROVISIONS

Article 20

Save as otherwise provided in this Convention, the privileged transit traffic shall be subject to Polish customs regulations.

Article 21

Baggage, express parcels and goods, mails and rolling-stock conveyed in the privileged transit traffic shall be exempt from all customs formalities and all customs and other charges.

Article 22

Import, transit and export prohibitions in force in Poland shall not apply to the privileged transit traffic within the meaning of this Convention.

Article 23

1. Carriages having more than four passenger-exits or running boards along their entire length may not be used for passenger conveyance in the privileged transit traffic.

2. Passengers may not open carriage doors or windows while in Polish territory.

3. Privileged trains shall be escorted while in Polish territory by an Officer of the Frontier Guard. The costs of such escort service shall be determined in conformity with the Polish customs regulations and shall be defrayed by the administration of the Czechoslovak railways. Trains may in addition be escorted by officers of the Czechoslovak National Security Corps or by a Czechoslovak customs officer.

4. After entering and before leaving Polish customs territory, privileged trains shall halt at designated spots where the Polish escort officer may board or leave the train.

Article 24

If, owing to an accident in Polish territory, passengers are obliged to leave the train, they shall remain under the supervision of the Polish Frontier Guard until they return to Czechoslovak territory.

CHAPITRE IV
DISPOSITIONS DOUANIÈRES

Article 20

Le trafic de transit privilégié sera soumis à la réglementation douanière polonaise, à moins que la présente Convention n'en dispose autrement.

Article 21

Les bagages, les colis express, les marchandises, les envois postaux et le matériel roulant acheminés en trafic de transit privilégié sont exonérés de toutes formalités douanières, ainsi que de tous droits de douane ou autres taxes.

Article 22

Les interdictions qui sont en vigueur en Pologne, en matière d'importation, de transit et d'exportation de marchandises, ne s'appliqueront pas au trafic de transit privilégié prévu par la présente Convention.

Article 23

1. Ne peuvent être utilisés pour le transport des personnes en trafic de transit privilégié les wagons qui ont plus de quatre accès pour les voyageurs ou qui sont munis d'un marchepied sur toute leur longueur.

2. Il est interdit aux voyageurs d'ouvrir les portes ou les fenêtres des wagons, en territoire polonais.

3. Les trains privilégiés seront convoyés en territoire polonais par des agents du service de la garde frontière. Les frais de ce convoyage, établis conformément à la réglementation douanière polonaise, seront supportés par l'administration des chemins de fer tchécoslovaques. Les trains pourront également être convoyés, à titre supplémentaire, par des fonctionnaires du service de la sûreté nationale tchécoslovaque ou des agents des douanes tchécoslovaques.

4. Après avoir pénétré sur le territoire douanier polonais, et avant d'en sortir, les trains privilégiés s'arrêteront aux endroits désignés afin de permettre aux agents convoyeurs polonais de monter dans le train ou d'en descendre.

Article 24

Les voyageurs qui seraient obligés de descendre du train à la suite d'un accident survenu en territoire polonais demeureront sous la surveillance des agents polonais du service de la garde frontière, jusqu'à leur retour en territoire tchécoslovaque.

Article 25

1. Goods trains shall halt at stations for the time necessary to allow their seals to be inspected and the train list, the form and number of copies of which shall be determined by the railway administrations of the two Contracting Parties, to be handed over.

2. Goods trucks coupled to passenger trains shall be treated for customs purposes in the same way as goods trains.

Article 26

1. Customs seals affixed by the Czechoslovak authorities shall be recognized by the Polish customs authorities.

2. Czechoslovak customs seals affixed to trucks may be broken in Polish territory only in case of absolute necessity, which shall be decided by the officer of the Polish railway administration in consultation with the Czechoslovak train guard, or, if the train is between stations, by the officer of the Czechoslovak railway administration in consultation with the Polish Frontier Guard officer. New seals must be affixed by the Polish customs authorities in place of the broken seals, where circumstances permit.

Article 27

1. The unloading or additional loading of goods shall be prohibited in Polish territory. Trans-shipment of goods shall be permitted only in the event of damage to trucks, and shall be effected under the supervision of the Polish customs authorities.

2. Special charges for the supervision by customs authorities of goods trans-shipments necessitated by damage to trucks, or for the escorting of trains by customs authorities, should the need arise, shall be defrayed by the administration of the Czechoslovak railways.

Article 28

Where trucks are uncoupled from trains, freights are trans-shipped or customs seals broken and new seals affixed, a report must be drawn up by the Czechoslovak officials jointly with the Polish customs officials. A copy of the report shall be transmitted to the Polish customs authorities.

Article 25

1. Les trains de marchandises s'arrêteront aux gares le temps nécessaire à l'inspection des plombs et à la remise de la feuille de train, dont le modèle et le nombre d'exemplaires seront fixés par les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes.

2. Les wagons de marchandises attelés aux trains de voyageurs seront, en ce qui concerne les formalités douanières, assimilés à des trains de marchandises.

Article 26

1. Les autorités douanières polonaises reconnaîtront comme valables les scellés apposés par les autorités douanières tchécoslovaques.

2. Les scellés des douanes tchécoslovaques apposés sur les wagons ne peuvent être enlevés en territoire polonais qu'en cas de nécessité absolue. Il appartient aux agents des chemins de fer polonais de constater cette nécessité, avec le concours du chef de train tchécoslovaque. Si elle intervient sur la voie, cette nécessité est constatée par les agents des chemins de fer tchécoslovaques avec le concours de l'agent polonais du service de la garde frontière. Lorsque les circonstances le permettent, les autorités douanières polonaises doivent apposer de nouveaux scellés pour remplacer ceux qui ont été enlevés.

Article 27

1. Aucune marchandise ne peut être déchargée ou chargée sur le territoire polonais. Le transbordement des marchandises ne peut avoir lieu qu'en cas d'avarie survenue aux wagons et il s'effectue sous la surveillance des autorités douanières polonaises.

2. Lorsqu'un agent des douanes est appelé à surveiller le transbordement des marchandises rendu nécessaire par une avarie de wagons ou lorsqu'il y a nécessité de faire convoier les trains par les agents des douanes, l'administration des chemins de fer tchécoslovaques supporte les frais spéciaux occasionnés par ces opérations.

Article 28

Tout dételage de wagons entrant dans la composition d'un train, tout transbordement de marchandises, tout enlèvement de scellés de la douane et toute apposition de nouveaux scellés doivent faire l'objet d'un procès-verbal dressé par les fonctionnaires tchécoslovaques d'accord avec les fonctionnaires de la douane polonaise. Une copie du procès-verbal est remise à la douane polonaise.

PART V
PASSPORTS

Article 29

Passengers in privileged trains shall be exempt from all passport and visa formalities, but must carry proof of identity.

PART VI
EXECUTORY REGULATIONS

Article 30

Any detailed regulations necessary for the application of this Convention shall be decided in agreement by the competent authorities of the two Contracting Parties.

PART VII
FINAL PROVISIONS

Article 31

All disputes arising in connexion with the application of any contractual arrangements concluded under the terms of this Convention shall be settled in accordance with the procedure laid down in the Protocol of Mediation and Arbitration Procedure annexed to the Convention between the Polish Republic and the Czechoslovak Republic for ensuring economic co-operation, signed at Prague on 4 July 1947.

Article 32

1. The present Convention shall be ratified as soon as possible and shall come into force on the day of the exchange of the instruments of ratification, which shall take place at Prague.

2. The present Convention is concluded for an indeterminate period, but may be denounced by either Contracting Party, in which case it shall cease to have effect on the expiry of six months after the day of such denunciation.

3. The present Convention is drawn up in two copies, each in Polish and Czech, both texts being equally authentic.

IN FAITH WHEREOF the aforesaid plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed this Convention and have thereto affixed their seals.

DONE in Warsaw, 12 November 1948.

[SEAL]

(Signed) J. RABANOWSKI
(Signed) Fr. PfšEK

CHAPITRE V

PASSEPORTS

Article 29

Les passagers des trains privilégiés seront exempts de toutes formalités de passeports et de visas; ils devront toutefois être munis de pièces d'identité.

CHAPITRE VI

MESURES D'APPLICATION

Article 30

Les autorités intéressées des deux Parties contractantes arrêteront de commun accord toutes les mesures de détail nécessaires à la mise en application de la présente Convention.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 31

Les différends qui pourraient s'élever à propos de l'application de tous arrangements contractuels conclus dans le cadre de la présente Convention seront réglés de la manière prévue dans le Protocole relatif à la procédure de conciliation et d'arbitrage joint en annexe à la Convention entre la République de Pologne et la République tchécoslovaque sur les moyens d'assurer la coopération économique signée à Prague le 4 juillet 1947.

Article 32

1. La présente Convention sera ratifiée aussitôt que faire se pourra et elle entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification, qui aura lieu à Prague.

2. La présente Convention, conclue pour une durée illimitée, pourra être dénoncée par chacune des Parties contractantes, auquel cas elle cessera d'avoir effet à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de la dénonciation.

3. La présente Convention est établie en deux exemplaires, en langue polonaise et en langue tchèque, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires susnommés des deux Parties contractantes ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Varsovie, le 12 novembre 1948.

[SCEAU]

(Signé) J. RABANOWSKI

(Signé) Fr. PÍŠEK

PROTOCOL OF SIGNATURE

On proceeding to sign this Convention the two Contracting Parties have agreed on the following provisions :

1. In order to ensure that the transit traffic by privileged trains shall come into operation at the earliest possible date, the two Contracting Parties have agreed that the terms of this Convention may be provisionally applied before ratification, as from the day of its signature.

2. In order to render possible the conveyance of persons and goods to and from the Podlesie Spinning Mills in Polish territory from Glucholazy via Mikulovice, Czechoslovakia shall at the request of Poland agree to privileged transit traffic from Poland to Poland through Czechoslovakia over the section of railway between the State frontier near Mikulovice-Glucholazy and the State frontier at the end of the branch-line branching off at kilometre 2.791 of the Mikulovice-Cukmantl section and continuing towards the Podlesie Spinning Mills in Polish territory. Such transit traffic shall be subject *mutatis mutandis* to the provisions of this Convention. The means of providing such communication shall be decided on by agreement between the two Contracting Parties.

Czechoslovakia shall authorize the extension of the existing branch-line to the most suitable point on the State frontier near the Podlesie Spinning Mills, and shall lend any necessary assistance for this purpose. Similarly, Poland shall be authorized to construct at the said point a bridge across the frontier stream for connexion with the branch-line on the Polish side of the frontier.

This Protocol forms an integral part of the Convention.

Warsaw, 12 November 1948.

(Signed) J. RABANOWSKI
(Signed) Fr. PÍŠEK

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Lors de la signature de la présente Convention, les deux Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

1. Afin de permettre, dans le plus bref délai possible, la mise en exploitation du trafic de transit par trains privilégiés, les deux Parties contractantes sont convenues que les dispositions de la présente Convention pourront, en attendant la ratification, être appliquées, à titre provisoire, à compter du jour de la signature.

2. Afin de rendre possible le transport de voyageurs et de marchandises de Glucholazy via Mikulovice jusqu'à la filature de Podlesie, en territoire polonais, et vice versa, la Tchécoslovaquie, à la demande de la Pologne, consentira à l'établissement d'un trafic de transit privilégié de Pologne en Pologne à travers le territoire tchécoslovaque sur le tronçon de voie ferrée compris entre la frontière d'État près de Mikulovice-Glucholazy et la frontière d'État située à l'extrémité de l'embranchement qui bifurque au kilomètre 2,791 du tronçon Mikulovice-Cukmantl en direction de la filature de Podlesie en territoire polonais. Les règles fixées par la présente Convention s'appliqueront *mutatis mutandis* audit trafic de transit. Les administrations des chemins de fer des deux Parties contractantes conviendront des moyens d'assurer ce trafic.

La Tchécoslovaquie autorisera le prolongement de l'embranchement actuel jusqu'à l'endroit le plus approprié de la frontière d'État, à proximité de la filature de Podlesie, et prêtera toute l'assistance nécessaire à cet effet. La Pologne sera également autorisée à construire à l'endroit en question un pont sur le torrent frontière, afin d'établir la jonction avec l'embranchement qui se trouve du côté polonais.

Le présent Protocole fait partie intégrante de la Convention.

Varsovie, le 12 novembre 1948.

(Signé) J. RABANOWSKI

(Signé) Fr. PÍŠEK

