

1974	Ausgegeben zu Bonn am 21. Dezember 1974	Nr. 71
Tag	Inhalt	Seite
17. 12. 74	Verordnung über die Inkraftsetzung von Neufassungen der Anlagen IV (RIP) und V (RiCo) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr .....	1521
18. 12. 74	Verordnung zur Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs (Nr. 12/74 — Zollkontingente für Walzdraht und Elektrobleche — 2. Halbjahr 1974) .....	1538
11. 11. 74	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 96 der Internationalen Arbeitsorganisation über Büros für entgeltliche Arbeitsvermittlung .....	1540
28. 11. 74	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zollübereinkommens über das Carnet A.T.A. für die vorübergehende Einfuhr von Waren .....	1541
2. 12. 74	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens zur Errichtung des Internationalen Instituts für Führungsaufgaben in der Technik .....	1542
4. 12. 74	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zollübereinkommens über Erleichterungen für die Einfuhr von Waren, die auf Ausstellungen, Messen, Kongressen oder ähnlichen Veranstaltungen ausgestellt oder verwendet werden sollen .....	1543
10. 12. 74	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über Arbeitslosenversicherung .....	1544

### Verordnung über die Inkraftsetzung von Neufassungen der Anlagen IV (RIP) und V (RiCo) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr

Vom 17. Dezember 1974

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 26. April 1974 zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Bundesgesetzbl. 1974 II S. 357) wird verordnet:

#### Artikel 1

Die im Januar 1974 beschlossenen Neufassungen der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP) und der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RiCo) — Anlagen IV und V des Internationalen Übereinkommens vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzblatt 1974 II S. 357, 469, 477) — werden hiermit in

Kraft gesetzt. Die Neufassungen werden nachstehend veröffentlicht.

#### Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit Artikel 3 Satz 2 des Gesetzes vom 26. April 1974 zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Bundesgesetzbl. 1974 II S. 357) auch im Land Berlin.

#### Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1975 in Kraft.

Bonn, den 17. Dezember 1974

Der Bundesminister für Verkehr  
Gscheidle

**Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)<sup>1)</sup>****Article premier****Objet et portée du règlement**

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

**Article 2****Admission des wagons au service international**

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P**.

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

**Article 3****Emploi des wagons**

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

**Article 4****Aménagements et appareils spéciaux**

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

**Article 5****Remise au transport**

§ 1. — Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre ou par télégramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2. — Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier:

— tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;

— tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

---

<sup>1)</sup> Texte issu des délibérations de la VII<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RIP.

ANLAGE IV  
(Artikel 60 § 1)**Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)<sup>1)</sup>****Artikel 1****Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung**

§ 1. — Diese Ordnung gilt für alle Beförderungen von leeren oder beladenen Privatwagen, die gemäß den Bestimmungen des Artikels 2 zum internationalen Verkehr zugelassen sind und zu den Bedingungen des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)» zur Beförderung aufgegeben werden.

§ 2. — Soweit in dieser Ordnung keine besonderen Vorschriften getroffen sind, finden auf die in § 1 genannten Beförderungen die übrigen Bestimmungen der CIM Anwendung.

**Artikel 2****Zulassung der Privatwagen zum internationalen Verkehr**

Wagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, sind auf den Namen eines Privaten (physische Person oder anderes Rechtssubjekt) bei einer der CIM unterstehenden Eisenbahn einzustellen und von ihr mit dem besonderen Zeichen **P** zu versehen.

In dieser Ordnung wird der Private, dessen Name auf dem Wagen angeschrieben sein muß, als «Einsteller» bezeichnet.

**Artikel 3****Verwendung der Privatwagen**

Der Absender darf den Privatwagen nur zur Beförderung derjenigen Güter verwenden, für die der Wagen nach dem Einstellungsvertrag geeignet ist. Der Absender haftet allein für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

**Artikel 4****Sondereinrichtungen**

Ist der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald er seine Rechte gemäß Artikel 16 oder 22 CIM geltend gemacht hat.

**Artikel 5****Übergabe zur Beförderung**

§ 1. — Das Recht, einen Privatwagen zur Beförderung aufzugeben, steht dem Einsteller zu.

Jeder andere Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens muß dem Versandbahnhof zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Ermächtigung des Einstellers übergeben. Die Ermächtigung kann auch mehrere Wagen umfassen.

Die Ermächtigung ist nicht erforderlich, wenn der Absender des Privatwagens Empfänger der vorhergehenden Sendung war und wenn der Versandbahnhof vor Abschluß des neuen Frachtvertrags keine Weisung des Einstellers mit Brief oder Telegramm erhalten hat, den oder die Privatwagen nicht ohne seine Zustimmung zu versenden.

§ 2. — Sofern der Einsteller nicht anders verfügt, ist die Eisenbahn berechtigt:

— jeden leer angekommenen Privatwagen, mit dessen Verladung binnen 15 Tagen, seitdem er zur Verfügung gestellt worden ist, nicht begonnen wird, sowie

— jeden beladen angekommenen Privatwagen, der binnen 8 Tagen nach Beendigung der Entladung nicht wieder aufgegeben wird, dem Einsteller auf dessen Kosten und mit einem auf dessen Namen und Adresse lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zu senden.

---

<sup>1)</sup> Vom Fachmännischen Ausschuß für das RIP auf seiner VII. Tagung aufgestellter Text.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

## Article 6

### Indications sur la lettre de voiture

§ 1. — Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide, les mots «wagon P vide», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise, les caractéristiques du wagon étant indiquées par ailleurs dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet;

b) s'il s'agit d'un wagon chargé, les mots «chargé sur wagon P», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise et après la désignation de celle-ci, les caractéristiques du wagon étant indiquées par ailleurs dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet.

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, la mention «garantie particulière du délai de livraison».

## Article 7

### Remboursements et débours

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours

§ 2. — Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

## Article 8

### Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

## Article 9

### Prolongation du délai de livraison

§ 1. — Le délai de livraison est prolongé non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également de la durée de l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2. — Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, l'interruption prend fin, pour la marchandise, au moment où, après transbordement, celle-ci peut être remise en route.

## Article 10

### Constataion d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1. — Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Wenn die Eisenbahn von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch macht, muß sie nach Ablauf der vorstehend angegebenen Fristen den Einsteller davon benachrichtigen und darf dann binnen 8 Tagen nach dem Tage der Absendung der Benachrichtigung an den Einsteller den Wagen nicht zurücksenden.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nicht für Privatwagen, die sich im Lande der einstellenden Eisenbahn oder auf privaten Anschlußgleisen befinden.

§ 3. — Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

## Artikel 6

### Angaben im Frachtbrief

§ 1. — Der Absender hat im Frachtbrief außer den in der CIM vorgesehenen Vermerken die folgenden Angaben einzutragen:

a) bei leeren Privatwagen in dem für die Bezeichnung des Gutes vorgesehenen Feld die Worte «P-Wagen, leer»; die besonderen Merkmale des Wagens sind in die im Frachtbrief hierfür vorgesehenen Felder einzutragen;

b) bei beladenen Privatwagen in dem für die Bezeichnung des Gutes vorgesehenen Feld nach dieser Bezeichnung die Worte «auf P-Wagen verladen»; die besonderen Merkmale des Wagens sind in die im Frachtbrief hierfür vorgesehenen Felder einzutragen.

§ 2. — Wünscht der Absender eines leeren Privatwagens, daß gemäß Artikel 12 die Lieferfrist besonders gewährleistet wird, so hat er im Frachtbrief in dem für seine Erklärungen vorgesehenen Feld den Vermerk «Besondere Gewährleistung der Lieferfrist» einzutragen.

## Artikel 7

### Nachnahmen und Barvorschüsse

§ 1. — Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden.

§ 2. — Bei Beförderung von beladenen Privatwagen darf die Nachnahme den Wert des verladene Gutes nicht übersteigen.

## Artikel 8

### Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. — Bei Sendungen von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

§ 2. — Bei Beförderung von beladenen Privatwagen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung nur für das verladene Gut wirksam.

## Artikel 9

### Verlängerung der Lieferfrist

§ 1. — Außer in den in Artikel 11 § 7 CIM vorgesehenen Fällen verlängert sich die Lieferfrist auch dann, wenn die Beförderung durch eine Beschädigung des Privatwagens unterbrochen wird, um die Dauer dieses Aufenthaltes, sofern nicht die Eisenbahn nach Artikel 13 für die Beschädigung haftet.

§ 2. — Wird das auf dem beschädigten Privatwagen verladene Gut in einen anderen Wagen umgeladen, so endet der Aufenthalt für das Gut in dem Zeitpunkt, in dem es nach der Umladung weiterbefördert werden kann.

## Artikel 10

### Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen

§ 1. — Wird eine Beschädigung des Privatwagens oder der Verlust von Wagenbestandteilen von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit dies möglich ist, die Ursache des Schadens und den Zeitpunkt seines Entstehens in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) gemäß Artikel 45 CIM festzuhalten.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

§ 2. — Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM.

## Article 11

### Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser, par télégramme, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2. — Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de 300 francs.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'entremise du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3. — Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande par télégramme à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4. — Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture après les mots « wagon P vide ».

§ 5. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du présent article s'appliquent au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les dispositions prévues aux §§ 1, 2, 3, 6 et 7 du présent article sont applicables.

§ 6. — Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement soit de l'exécution des instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

## Article 12

### Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Die Tatbestandsaufnahme ist unverzüglich der einstellenden Eisenbahn zuzustellen, die dem Einsteller eine Abschrift übermittelt. Handelt es sich um einen Privatwagen, auf dem der Name eines Mieters mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn angeschrieben ist, so ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme diesem Mieter unmittelbar zuzustellen.

§ 2. — Ist der Privatwagen beladen, so ist gegebenenfalls für das Gut eine besondere Tatbestandsaufnahme gemäß Artikel 45 CIM zu erstellen.

## Artikel 11

### Beschädigung eines Privatwagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht

§ 1. — Wird ein leerer Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist oder daß er sich zur Beförderung einer Ladung nicht mehr eignet, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Absender und den Einsteller unverzüglich durch Telegramm davon zu unterrichten und dabei, soweit möglich, die Art des Schadens mitzuteilen.

§ 2. — Die Eisenbahn hat jeden ausgesetzten leeren Wagen wieder lauffähig zu machen, sofern nicht der Wagen so schwer beschädigt ist, daß er auf einen anderen Wagen verladen werden muß.

Um einen Wagen für die Beförderung einer Ladung wieder verwendbar zu machen, kann die Eisenbahn von sich aus Ausbesserungen bis zum Betrage von 300 Franken vornehmen.

Die Eisenbahn teilt dem Einsteller durch Vermittlung der einstellenden Eisenbahn kurz mit, welche wichtigen Arbeiten nach Absatz 1 und 2 ausgeführt wurden.

Diese Bestimmungen gelten, ohne daß dadurch die Frage der Haftung berührt wird.

§ 3. — Führt die Eisenbahn Ausbesserungen nach § 2 aus und dauern die Arbeiten voraussichtlich mehr als 4 Tage, so ersucht die Eisenbahn den Absender durch Telegramm um Anweisung, ob der Frachtvertrag nach Beendigung der Arbeiten fortgesetzt oder abgeändert werden soll.

Erteilt der Absender bis zur Beendigung der Arbeiten keine Anweisung, so wird der Frachtvertrag fortgesetzt.

§ 4. — Nimmt die Eisenbahn die Ausbesserung nicht von sich aus vor, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Absender unverzüglich durch Telegramm um Anweisung zu ersuchen. Wenn der Absender nicht zugleich Einsteller ist, wird diesem unverzüglich der Wortlaut dieser Aufforderung telegraphisch mitgeteilt.

Wenn die Eisenbahn binnen 8 Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung des Absenders erhält, ist sie ohne weiteres berechtigt, den Privatwagen mit einem auf den Namen und die Adresse des Einstellers lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zurückzusenden, nachdem sie den Wagen gegebenenfalls lauffähig gemacht hat.

Die Gründe für die Rücksendung des Wagens sind im Frachtbrief nach den Worten «P-Wagen, leer» einzutragen.

§ 5. — Wird ein beladener Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist und er entladen werden muß, so finden die Bestimmungen dieses Artikels auf den entladenen Wagen Anwendung.

Kann ein Wagen ausgebessert werden, ohne daß er entladen werden muß, so gelten die §§ 1, 2, 3, 6 und 7 dieses Artikels.

§ 6. — Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zum Aussetzungsbahnhof entstandenen Kosten, die Kosten der Benachrichtigung des Absenders und des Einstellers sowie gegebenenfalls die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisungen oder daraus ergeben, daß die Eisenbahn den Privatwagen von sich aus an den Heimatbahnhof zurücksendet, haften auf der Sendung.

§ 7. — Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

## Artikel 12

### Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Wenn die Eisenbahn für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren oder beladenen Privatwagens haftet, so hat sie, von der allfälligen Entschädigung für Lieferfristüberschreitung für das auf dem Wagen verladene Gut abgesehen, dem Berechtigten eine feste Entschädigung für jeden auch nur angefangenen Tag Verspätung zu bezahlen.

Cette indemnité est fixée à :

- a) 10 fr. 50 pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,  
 b) 7 fr. 50 pour les autres wagons.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie particulière du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 2 fr. 25 par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 22 fr. 50. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais dans les conditions prévues à l'article 17, § 2, lettre a) 4<sup>o</sup>, de la CIM.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 21 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 15 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1 avec minimum de 45 francs.

§ 3. — Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 21 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 15 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1.

### Article 13

#### Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon

§ 1. — En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. — En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. — En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrs d'outillage amovibles.

§ 4. — A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

— des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

— des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. — Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

§ 6. — Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

§ 7. — La prescription des actions du chemin de fer fondées sur les dispositions du § 6 est de trois ans.

Cette prescription court du jour où le dommage s'est produit.

### Article 14

#### Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé

§ 1. — Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.



Diese Entschädigung beträgt:

- a) Fr. 10.50 für moderne Drehgestellwagen und diesen gleichgestellte Wagen, so wie beide im Einstellungsvertrag definiert sind;  
b) Fr. 7.50 für die anderen Wagen.

§ 2. — Der Absender eines leeren Privatwagens kann eine besondere Gewährleistung der Lieferfrist verlangen. Es wird dafür eine Gebühr von Fr. 2.25 für je auch nur angefangene 100 km, jedoch mindestens Fr. 22.50 erhoben. Erfolgt die Zahlung der Kosten nach den Bedingungen des Artikels 17 § 2 a) 4. CIM, so ist diese Gebühr in jedem Fall ganz vom Absender zu bezahlen.

Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn eine feste Entschädigung von 21 Franken je Tag für die in § 1 a) und von 15 Franken je Tag für die in § 1 b) genannten Wagen, jedoch mindestens 45 Franken zu zahlen.

§ 3. — Wenn die Lieferfristüberschreitung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, wird die feste Entschädigung auf 21 Franken je Tag für die in § 1 a) und auf 15 Franken je Tag für die in § 1 b) genannten Wagen erhöht.

### Artikel 13

#### **Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile. Haftung des Einstellers für die vom Privatwagen verursachten Schäden**

§ 1. — Die Eisenbahn haftet für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, sofern sie nicht beweist, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist.

§ 2. — Bei Verlust des Privatwagens ist die Entschädigung auf den Wert des Wagens begrenzt, der nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Grundlagen berechnet wird.

Bei Beschädigung wird die Entschädigung nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Bestimmungen berechnet.

§ 3. — Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 4. — Sofern der Berechtigte nicht beweist, daß der Schaden auf einem Verschulden der Eisenbahn beruht, haftet die Eisenbahn

— für die Beschädigung von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Privatwagens zusammenhängen, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet;

— für die Beschädigung von Gefäßen, die im Inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäß selbst Spuren einer äußeren Beschädigung aufweist, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet.

§ 5. — Bezüglich der Entschädigung für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile tritt der Einsteller von Rechts wegen in die Rechte des Absenders oder des Empfängers ein. Reklamationen können nur bei der einstellenden Eisenbahn eingereicht werden, und die Ansprüche können nur gegen diese Eisenbahn geltend gemacht werden, die von Rechts wegen in die Rechtsstellung der haftenden Eisenbahn eintritt.

§ 6. — Die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller wegen Schäden, die während der Beförderung durch den Wagen verursacht worden sind, richten sich nach dem Einstellungsvertrag. Nur die einstellende Eisenbahn kann die Rechte anderer Eisenbahnen dem Einsteller gegenüber geltend machen.

§ 7. — Die auf § 6 gestützten Ansprüche der Eisenbahn verjähren in drei Jahren.

Diese Verjährung beginnt mit dem Tage, an dem der Schaden eingetreten ist.

### Artikel 14

#### **Vermutung für den Verlust des Privatwagens. Wiederauffinden des Wagens**

§ 1. — Der Privatwagen wird als verloren betrachtet, wenn er nicht binnen 3 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger zur Verfügung gestellt werden kann.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2. — Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

Diese Frist wird um die Dauer der Stilllegung des Wagens erhöht, die durch einen der Eisenbahn nicht zur Last fallenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2. — Wird der als verloren betrachtete Privatwagen nach Bezahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Einsteller binnen 6 Monaten nach Empfang der Nachricht durch die einstellende Eisenbahn verlangen, daß der Wagen ihm gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos im Heimatbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

**Règlement international concernant le transport des conteneurs<sup>1)</sup> (RICO)<sup>2)</sup>****CHAPITRE PREMIER****Généralités****Article premier****Objet et portée du règlement**

§ 1. — Le présent règlement s'applique aux conteneurs remis au transport aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

Ces conteneurs doivent appartenir au chemin de fer ou à des particuliers (personnes physiques ou autres sujets de droit) et, dans ce dernier cas, soit être agréés par le chemin de fer, soit répondre aux normes internationales de construction applicables aux grands conteneurs.

§ 2. — Au sens du présent règlement, on entend par «conteneur» un engin de transport (cadre, citerne ou autre engin analogue)

— de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété,

— spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,

— muni de dispositifs facilitant la manutention,

— d'une capacité d'un m<sup>3</sup> au moins et de dimensions n'excédant pas 12,192 m (40 pieds anglais) de longueur, 2,438 m (8 pieds anglais) de largeur et 2,438 m (8 pieds anglais) de hauteur.

On entend par «grands conteneurs» les conteneurs d'une capacité supérieure à 3 m<sup>3</sup> et d'une longueur de 6 m (20 pieds anglais) et plus.

Les conteneurs d'une hauteur et d'une largeur dépassant 2,438 m (8 pieds anglais) ne peuvent être admis au transport dans les conditions du présent règlement qu'après accord du chemin de fer.

Le terme «conteneur» couvre les accessoires et équipements du conteneur, selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec celui-ci. Il ne couvre ni les véhicules, ni les accessoires et équipements des véhicules, ni les emballages usuels.

**Article 2****Dispositions générales**

§ 1. — Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'un conteneur ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des conteneurs vides ou chargés.

**Article 3****Transports à domicile**

Pour les envois enlevés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur. Pour les envois livrés à domicile, le contrat de transport prend fin au domicile du destinataire.

<sup>1)</sup> Dénommés «containers» dans le texte de la CIM du 7 février 1970.

<sup>2)</sup> Texte issu des délibérations de la V<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RICO.

**Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RICO)<sup>1)</sup>****KAPITEL I  
Allgemeines****Artikel 1****Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung**

§ 1. — Diese Ordnung gilt für Behälter, im folgenden «Container» genannt, die zu den Bedingungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) zur Beförderung aufgegeben werden.

Diese Container müssen bahneigen sein oder Privaten (physischen Personen oder anderen Rechtssubjekten) gehören; im letzteren Fall müssen die Container von der Eisenbahn zugelassen sein oder den für Großcontainer geltenden internationalen Bauvorschriften entsprechen.

§ 2. — Im Sinne dieser Ordnung bedeutet «Container» ein Beförderungsgerät (Behältnis, Zisterne oder ein ähnliches Gerät), das

- von dauerhafter Beschaffenheit und daher genügend widerstandsfähig ist, um wiederholt verwendet werden zu können,
- dafür gebaut ist, um die Beförderung von Gütern durch einen oder mehrere Verkehrsträger ohne Umladung des Inhalts zu erleichtern,
- mit Vorrichtungen versehen ist, die die Handhabung erleichtern,
- einen Fassungsraum von mindestens 1 m<sup>3</sup> aufweist und dessen Maße eine Länge von 12,192 m (40 englische Fuß), eine Breite von 2,438 m (8 englische Fuß) und eine Höhe von 2,438 m (8 englische Fuß) nicht überschreiten.

Als «Großcontainer» gelten Container mit einem Fassungsraum von mehr als 3 m<sup>3</sup> und einer Länge von 6 m (20 englische Fuß) oder mehr.

Container mit einer Höhe oder Breite von mehr als 2,438 m (8 englische Fuß) können nur nach vorheriger Zustimmung der Eisenbahn gemäß den Bedingungen dieser Ordnung zur Beförderung zugelassen werden.

Der Begriff «Container» schließt das Zubehör und die Ausrüstung des Containers je nach seiner Art ein, sofern Zubehör und Ausrüstung mit dem Container zusammen befördert werden. Er schließt weder Fahrzeuge noch deren Zubehör und Ausrüstung noch die üblichen Umschließungen ein.

**Artikel 2****Allgemeine Bestimmungen**

§ 1. — Sofern in den Tarifen nichts anderes bestimmt ist, darf der Inhalt eines Containers nur den Gegenstand eines einzigen Frachtvertrages bilden.

§ 2. — Soweit in dieser Ordnung keine besonderen Vorschriften getroffen sind, finden auf die Beförderung von leeren oder beladenen Containern die übrigen Bestimmungen der CIM Anwendung.

**Artikel 3****Haus-Haus-Beförderung**

Für Sendungen, die von der Eisenbahn im Haus abgeholt werden, ist der Frachtvertrag im Haus des Absenders abgeschlossen. Für Sendungen, die im Haus abgeliefert werden, ist der Frachtvertrag im Haus des Empfängers beendet.

---

<sup>1)</sup> Vom Fachmännischen Ausschuß für das RICO auf seiner V. Tagung aufgestellter Text.

## CHAPITRE II

### Conteneurs appartenant au chemin de fer

#### Article 4

##### Mise à disposition, restitution, taxes

Pour l'utilisation des conteneurs, il peut être perçu une taxe dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements. Les tarifs ou les règlements fixent, en outre, les conditions dans lesquelles des conteneurs sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués ainsi que les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté.

#### Article 5

##### Indications sur la lettre de voiture

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans les emplacements prévus à cet effet, la catégorie, les marques, le numéro du conteneur, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques de l'engin.

La tare des conteneurs ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

#### Article 6

##### Manutention, nettoyage

Les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement des conteneurs doivent être effectuées sont fixées par les tarifs et les règlements. Le chargement comprend non seulement la mise en place sur le wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'amarrage des conteneurs.

Le destinataire est tenu de restituer les conteneurs en parfait état de propreté. S'il n'en est pas ainsi, le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

#### Article 7

##### Réutilisation

Les conteneurs livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

#### Article 8

##### Pertes et avaries

§ 1. — Celui qui accepte du chemin de fer un conteneur vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce conteneur au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du conteneur au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le conteneur a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. — L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un conteneur survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. — Lorsque le conteneur n'est pas restitué dans les 30 jours à compter du jour qui suit celui de sa remise à l'expéditeur ou au destinataire, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

## CHAPITRE III

### Conteneurs appartenant à des particuliers

#### Article 9

##### Agrément

Les conteneurs appartenant à des particuliers peuvent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, s'ils satisfont, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet. Les conteneurs agréés autres que les grands conteneurs sont munis, par le chemin de fer, de la marque distinctive P

## KAPITEL II

### Bahneigene Container

#### Artikel 4

#### Übergabe, Rückgabe, Gebühren

Für die Benützung der Container kann eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe in den Tarifen oder Vorschriften festgelegt wird. Die Tarife oder Vorschriften enthalten ferner die Bedingungen, unter denen Container zur Verfügung gestellt werden, die Frist, innerhalb welcher sie zurückgegeben werden müssen, sowie die Gebühren, die erhoben werden, wenn diese Frist nicht eingehalten wird.

#### Artikel 5

#### Angaben im Frachtbrief

Der Absender hat im Frachtbrief außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen in den hierfür vorgesehenen Feldern die Art, das Eigentumsmerkmal, die Nummer des Containers, dessen Eigengewicht in Kilogramm sowie gegebenenfalls die übrigen Merkmale des Containers anzugeben.

Das Gewicht der inneren losen Sondervorrichtungen, die zur Verpackung oder Befestigung der Güter dienen, gehört nicht zum Eigengewicht des Containers.

#### Artikel 6

#### Handhabung, Reinigung

Die Tarife und Vorschriften legen die Bedingungen fest, unter denen die Verladung und Ausladung der Container vorzunehmen ist. Die Verladung umfaßt nicht allein das Aufladen auf den Wagen, sondern auch die sonstigen Vorrichtungen, besonders die Befestigung der Container.

Der Empfänger ist verpflichtet, die Container in sauberem Zustand zurückzugeben. Andernfalls kann die Eisenbahn die Bezahlung einer Gebühr verlangen, deren Höhe durch die Tarife oder Vorschriften festgelegt wird.

#### Artikel 7

#### Wiederverwendung

Die beladen abgelieferten Container dürfen von den Empfängern nur nach Zustimmung der Empfangsbahn für neue Beförderungen benützt werden.

#### Artikel 8

#### Verlust und Beschädigung

§ 1. — Wer von der Eisenbahn einen leeren oder beladenen Container übernimmt, ist verpflichtet, den Zustand dieses Containers im Zeitpunkt der Übernahme festzustellen. Der Benutzer haftet für alle Schäden, die bei der Rückgabe des Containers an die Eisenbahn festgestellt und die von ihm bei der Übergabe nicht gemeldet worden sind, es sei denn, daß er nachweist, der Schaden habe schon bei der Übergabe bestanden oder sei durch Umstände herbeigeführt worden, die der Benutzer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 2. — Der Absender haftet für den Verlust oder die Beschädigung eines Containers, die während der Ausführung des Frachtvertrages entstanden sind, wenn der Verlust oder die Beschädigung auf sein Verhalten oder das seiner Leute zurückzuführen ist.

§ 3. — Wird ein Container nicht innerhalb von 30 Tagen, gerechnet von dem der Übergabe an den Absender oder den Empfänger folgenden Tag, der Eisenbahn zurückgegeben, so kann ihn diese als verloren betrachten und den Ersatz seines Wertes beanspruchen.

## KAPITEL III

### Privatecontainer

#### Artikel 9

#### Zulassung

Privatcontainer können von einer der CIM unterstehenden Eisenbahn zugelassen werden, wenn sie bezüglich ihrer Bauart und Anschriften den zu diesem Zweck aufgestellten Vorschriften entsprechen; zugelassene Container, außer Großcontainer, werden von der Eisenbahn mit dem besonderen Zeichen P versehen.

**Article 10****Aménagements spéciaux**

Si les conteneurs sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

**Article 11****Indications sur la lettre de voiture**

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans les emplacements réservés à cet effet, les indications suivantes:

- la catégorie, le numéro, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques du conteneur,
- de plus, pour les conteneurs agréés, la marque du réseau qui a procédé à l'agrément et, sauf pour les grands conteneurs, la lettre «P»,
- enfin, pour les conteneurs vides, comme désignation de la marchandise, soit la mention «conteneur agréé vide», soit la mention «grand conteneur vide».

**Article 12****Retour à vide ou réutilisation**

Après livraison du conteneur et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du conteneur vide en retour ou du conteneur réutilisé à charge.

**Article 13****Remboursements**

Les envois de conteneurs vides ne peuvent être grevés de remboursements.

**Article 14****Montant de l'indemnité en cas de perte ou d'avarie du conteneur**

L'indemnité à payer selon l'article 31 de la CIM pour la perte du conteneur est calculée d'après la valeur du conteneur.

L'indemnité à payer selon l'article 33 de la CIM pour l'avarie du conteneur est calculée d'après les frais de réparation.

**Article 15****Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison**

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du conteneur, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.



### **Artikel 10**

#### **Sondereinrichtungen**

Sind die Container mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald er seine Rechte gemäß Artikel 16 oder 22 CIM geltend gemacht hat.

### **Artikel 11**

#### **Angaben im Frachtbrief**

Der Absender hat im Frachtbrief in den hierfür vorgesehenen Feldern außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

- die Art, die Nummer, das Eigengewicht in Kilogramm sowie gegebenenfalls die übrigen Merkmale des Containers,
- bei zugelassenen Containern außerdem das Kennzeichen der zulassenden Eisenbahn und bei anderen als Großcontainern auch den Buchstaben «P»,
- ferner bei leeren Containern als Bezeichnung des Gutes entweder «zugelassener leerer Container» oder «Großcontainer, leer».

### **Artikel 12**

#### **Rücksendung oder Wiederverwendung**

Nach der Ablieferung eines Privatcontainers an den Empfänger ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, die Rücksendung des leeren Containers oder die Wiederverwendung zu veranlassen. Sonderabmachungen bleiben vorbehalten.

### **Artikel 13**

#### **Nachnahmen**

Sendungen von leeren Privatcontainern dürfen nicht mit Nachnahmen belastet werden.

### **Artikel 14**

#### **Höhe der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Containers**

Die gemäß Artikel 31 der CIM für den Verlust des Containers zu zahlende Entschädigung wird nach dem Wert des Containers berechnet.

Die gemäß Artikel 33 der CIM für die Beschädigung des Containers zu zahlende Entschädigung wird nach den Reparaturkosten berechnet.

### **Artikel 15**

#### **Haftung für Überschreitung der Lieferfrist**

Die Eisenbahnen können, unabhängig von den Bestimmungen der CIM, durch Sonderabkommen mit dem Eigentümer eines Privatcontainers vorsehen, daß ihm bei Überschreitung der Lieferfrist eine besondere Entschädigung gewährt wird.

---

**Verordnung  
zur Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs  
(Nr. 12/74 — Zollkontingente für Walzdraht und Elektrobleche — 2. Halbjahr 1974)**

**Vom 18. Dezember 1974**

Auf Grund des §§ 77 Abs. 1 Nr. 1 des Zollgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1970 (Bundesgesetzbl. S. 529), zuletzt geändert durch das Fünfzehnte Gesetz zur Änderung des Zollgesetzes vom 3. August 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 940), verordnet die Bundesregierung, nachdem dem Bundesrat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden ist, mit Zustimmung des Bundestages:

§ 1

Im Deutschen Teil-Zolltarif (Bundesgesetzbl. 1968 II S. 1044) in der zur Zeit geltenden Fassung erhalten im Anhang Zollkontingente/2 die Bestimmungen

zu den Tarifstellen aus 73.15 A V b) 1, aus 73.15 B V b) 1 und aus 73.15 B VII a) 1 mit Wirkung vom 1. Juli 1974 die aus der Anlage ersichtliche Fassung.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 89 des Zollgesetzes auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 18. Dezember 1974

Der Bundeskanzler  
Schmidt

Der Bundesminister der Finanzen  
Hans Apel

Anlage  
(zu § 1)

Tarifstelle	Warenbezeichnung	Zollsatz	
		allgemein	ermäßigt
1	2	3	4
aus 73.15 A V b) 1	Walzdraht aus Qualitätskohlenstoffstahl, nur warm gewalzt, mit einem Durchmesser von 4,50 bis 6 mm und einem Gehalt an Kohlenstoff von 0,62 bis 0,74 Gewichtshundertteilen, 1 900 t vom 1. Juli 1974 bis 31. Dezember 1974, zur Verarbeitung in der Autoreifenindustrie im Zollgebiet bestimmt (EGKS) .....	frei	—
aus 73.15 A V b) 1 aus B V b) 1	Walzdraht, nur warm gewalzt, mit einem Durchmesser von 4,50 bis 13 mm: a) aus Qualitätskohlenstoffstahl, mit einem Gehalt an Kohlenstoff von 0,60 bis 1,05 Gewichtshundertteilen, an Schwefel und Phosphor insgesamt von 0,05 Gewichtshundertteilen oder weniger, an Silizium von 0,15 bis 0,30 Gewichtshundertteilen, an sonstigen Bestandteilen, ausgenommen Mangan und Chrom, von 0,10 Gewichtshundertteilen oder weniger, b) aus legiertem Stahl, mit einem Gehalt an Kohlenstoff von 0,40 bis 0,65 Gewichtshundertteilen, an Schwefel und Phosphor von je weniger als 0,035 Gewichtshundertteilen, an Silizium von 0,15 bis 0,30 oder von 1,35 bis 1,60 Gewichtshundertteilen, an Mangan von 0,60 bis 0,90 Gewichtshundertteilen, an Chrom von 0,15 bis 1,10 Gewichtshundertteilen, auch mit einem Gehalt an Vanadin von 0,15 bis 0,30 Gewichtshundertteilen und an Molybdän von 0,30 Gewichtshundertteilen oder weniger, 8 500 t vom 1. Juli 1974 bis 31. Dezember 1974, zum Herstellen von Federn und sog. Klaviersaitendraht im Zollgebiet bestimmt (EGKS) .....	frei	—
aus 73.15 B VII a) 1	Elektrobleche, mit einem Ummagnetisierungsverlust von 1,23 Watt oder weniger je kg bei einer Dicke von 0,30 mm oder von 1,26 Watt oder weniger je kg bei einer Dicke von 0,35 mm, gemessen bei 17 000 Gauß und 50 Hertz (kornorientierte Elektrobleche mit hoher Permeabilität), 1 200 t vom 1. Juli 1974 bis 31. Dezember 1974, zur Verarbeitung im Zollgebiet bestimmt (EGKS) .....	frei	—

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 96**  
**der Internationalen Arbeitsorganisation**  
**über Büros für entgeltliche Arbeitsvermittlung**

**Vom 11. November 1974**

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation am 1. Juli 1949 in Genf angenommene Übereinkommen Nr. 96 über Büros für entgeltliche Arbeitsvermittlung (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 456) ist nach seinem Artikel 17 Abs. 3 für

Ghana am 21. August 1974  
in Kraft getreten.

Nach Artikel 2 Abs. 1 des Übereinkommens hat Ghana Teil II des Übereinkommens für anwendbar erklärt.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 24. August 1973 (Bundesgesetzbl. II S. 1410).

Bonn, den 11. November 1974

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. von Schenck

---

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich des Zollübereinkommens**  
**über das Carnet A.T.A. für die vorübergehende Einfuhr von Waren**  
**Vom 28. November 1974**

Das Zollübereinkommen vom 6. Dezember 1961 über das Carnet A.T.A. für die vorübergehende Einfuhr von Waren (Bundesgesetzbl. 1965 II S. 948) ist nach seinem Artikel 21 Abs. 2 für die

Türkei am 23. November 1974

mit der Erklärung, daß die Verwendung von Carnets A.T.A. im Postverkehr in der Türkei nicht anerkannt wird,

und nach seinem Artikel 25 für

Hongkong am 14. März 1974

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 24. Juli 1974 (Bundesgesetzblatt II S. 1098).

Bonn, den 28. November 1974

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. von Schenck

---

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten des Übereinkommens  
zur Errichtung des Internationalen Instituts  
für Führungsaufgaben in der Technik**

**Vom 2. Dezember 1974**

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. August 1972 zu dem Übereinkommen vom 6. Oktober 1971 zur Errichtung des Internationalen Instituts für Führungsaufgaben in der Technik (Bundesgesetzblatt 1972 II S. 985) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Übereinkommen nach seinem Artikel 8 Abs. 3 für

die Bundesrepublik Deutschland  
Italien  
Niederlande  
Österreich  
Vereinigtes Königreich

am 28. Oktober 1974

in Kraft getreten ist.

Die Ratifikationsurkunde der Bundesrepublik Deutschland war am 6. Dezember 1972 beim Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Paris hinterlegt worden.

Bonn, den 2. Dezember 1974

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. von Schenck

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Zollübereinkommens  
über Erleichterungen für die Einfuhr von Waren,  
die auf Ausstellungen, Messen, Kongressen oder ähnlichen Veranstaltungen  
ausgestellt oder verwendet werden sollen**

**Vom 4. Dezember 1974**

Das Zollübereinkommen vom 8. Juni 1961 über Erleichterungen für die Einfuhr von Waren, die auf Ausstellungen, Messen, Kongressen oder ähnlichen Veranstaltungen ausgestellt oder verwendet werden sollen (Bundesgesetzbl. 1967 II S. 745), ist nach seinem Artikel 19 Abs. 2 für

Sudan am 28. August 1974

Türkei am 23. November 1974

in Kraft getreten.

Die Türkei hat bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde folgende Erklärung abgegeben:

*(Übersetzung)*

«La Turquie ne se considère pas liée par les dispositions de l'Article 6, paragraphe 1 alinéa (a) de ladite Convention. La Réserve est formulée pour les marchandises suivantes:

Tabac et produits du tabac, thé, whisky et produits alcooliques, bière, cacao et produits contenant du cacao, café, produits pharmaceutiques, parfums à base d'alcool, allumettes, briquets, papiers pour cigarettes.»

„Die Türkei betrachtet sich durch Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a des genannten Übereinkommens nicht als gebunden. Der Vorbehalt wird für folgende Waren eingelegt:

Tabak und Tabakerzeugnisse, Tee, Whisky und andere alkoholische Erzeugnisse, Bier, Kakao und kakaohaltige Erzeugnisse, Kaffee, pharmazeutische Erzeugnisse, Parfüme auf der Grundlage von Alkohol, Streichhölzer, Feuerzeuge und Zigarettenpapier.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 1. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. II S. 1026).

Bonn, den 4. Dezember 1974

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. von Schenck

---

**Bekanntmachung  
über das Außerkrafttreten des Abkommens  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik  
über Arbeitslosenversicherung**

**Vom 10. Dezember 1974**

Das in Rom am 5. Mai 1953 unterzeichnete Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über Arbeitslosenversicherung (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 485) ist von der Bundesrepublik Deutschland am 6. August 1974 gekündigt worden. Nach seinem Artikel 27 Abs. 1 sind damit das Abkommen sowie das Schlußprotokoll vom selben Tag

am 1. Dezember 1974

außer Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. Januar 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 87).

Bonn, den 10. Dezember 1974

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. von Schenck

---

**Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz**

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. — Druck: Bundesdruckerei Bonn

Im Bundesgesetzblatt Teil I werden Gesetze, Verordnungen, Anordnungen und damit im Zusammenhang stehende Bekanntmachungen veröffentlicht. Im Bundesgesetzblatt Teil II werden völkerrechtliche Vereinbarungen, Verträge mit der DDR und die dazu gehörenden Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen sowie Zolltarifverordnungen veröffentlicht.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Postabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt, 53 Bonn 1, Postfach 6 24, Tel. (022 21) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 31.— DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 0,85 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1972 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 399-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 1,95 DM (1,70 DM zuzüglich —,25 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 2,35 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 5,5 %.