

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1985

Ausgegeben am 14. Juni 1985

100. Stück

227. Kundmachung: Neufassung der Anlagen II und III zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

227.

Kundmachung des Bundeskanzlers vom 7. Mai 1985 betreffend Neufassung der Anlagen II und III zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) *)

Anlage II — Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)

Der Fachmännische Ausschuß für das RIP hat anlässlich seiner 10. Tagung am 15. September 1983 in Bern folgende Neufassung der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)“ beschlossen:

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 225/1985

Règlement

concernant

le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)

Article premier

Objet du règlement

§ 1. — Ce règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément à l'article 2 et remis au transport aux conditions des Règles uniformes CIM.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans ce règlement, les autres prescriptions des Règles uniformes 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 dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive P.

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

Article 3

Utilisation des wagons

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

Article 4

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 à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

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 expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

(Übersetzung)

Anlage II
(Artikel 8 § 1)

Ordnung

für

die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)

Artikel 1

Gegenstand der Ordnung

§ 1. — Diese Ordnung gilt für alle Beförderungen von leeren oder beladenen Privatwagen, die gemäß Artikel 2 zum internationalen Verkehr zugelassen sind und zu den Bedingungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zur Beförderung aufgegeben werden.

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

Artikel 2

Zulassung der Privatwagen zum internationalen Verkehr

Wagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, sind auf den Namen eines Privaten (natürliche Person oder anderes Rechtssubjekt) bei einer Eisenbahn, deren Linien den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellt sind, einzustellen und von ihr mit dem besonderen Zeichen P zu versehen.

In dieser Ordnung wird der Private, dessen Name am 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 Bestimmung.

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 28 oder 31 der Einheitlichen Rechtsvorschriften 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 auch mehrere Wagen umfassen kann.

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, par télégramme ou par téléscripteur, l'interdiction d'expédier le ou les 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'a 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'a pas fait l'objet d'un nouvel envoi.

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.

Ce paragraphe ne s'applique ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons ne 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 de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6

Inscriptions sur la lettre de voiture

§ 1. — Outre les inscriptions prévues dans les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture:

- a) dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise,
 - s'il s'agit d'un wagon vide, les mots « wagon P vide »,
 - s'il s'agit d'un wagon chargé, après la désignation de la marchandise, les mots « chargé sur wagon P »;
- b) dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet, les caractéristiques du wagon.

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément à l'article 14, il doit porter, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, l'inscription « garantie particulière du délai de livraison ».

Article 7

Intérêt à la livraison

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent pas faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison.

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

Article 8

Remboursement et débours

§ 1. — Les wagons vides ne peuvent être grevés ni d'un remboursement, ni de débours.

§ 2. — Les wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de 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 27, § 7 des Règles uniformes, mais également de la durée du séjour entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 12.

Die Ermächtigung ist nicht erforderlich, wenn der Absender des Privatwagens Empfänger der vorhergehenden Sendung war und wenn der Versandbahnhof vor Abschluß des neuen Frachtvertrages keine Weisung des Einstellers mit Brief, Telegramm oder Fernschreiben 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 acht Tagen nach Beendigung der Entladung nicht wieder aufgegeben wird,

dem Einsteller auf dessen Kosten und mit einem auf dessen Namen und Anschrift lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zu senden.

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

Dieser Paragraph gilt 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 am Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Anwendung dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

Artikel 6

Angaben im Frachtbrief

§ 1. — Der Absender hat im Frachtbrief außer den in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Angaben folgendes einzutragen:

- a) an der für die Bezeichnung des Gutes vorgesehenen Stelle
 - bei leeren Privatwagen die Worte „P-Wagen, leer“,
 - bei beladenen Privatwagen, nach der Bezeichnung des Gutes, die Worte „auf P-Wagen verladen“;
- b) an den im Frachtbrief dafür vorgesehenen Stellen die besonderen Merkmale des Wagens.

§ 2. — Wünscht der Absender eines leeren Privatwagens, daß gemäß Artikel 14 die Lieferfrist besonders gewährleistet wird, so hat er im Frachtbrief an der für seine Erklärungen vorgesehenen Stelle die Angabe „Besondere Gewährleistung der Lieferfrist“ einzutragen.

Artikel 7

Interesse an der Lieferung

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

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

Artikel 8

Nachnahme und Barvorschuß

§ 1. — Leere Privatwagen dürfen weder mit einer Nachnahme noch mit einem Barvorschuß belastet werden.

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

Artikel 9

Verlängerung der Lieferfrist

§ 1. — Außer in den in Artikel 27 § 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften 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 gemäß Artikel 12 für die Beschädigung haftet.

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

Article 10

Constatation 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 que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai, conformément à l'article 52 des Règles uniformes, 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.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, qui 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 à l'article 52 des Règles uniformes.

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 ou par télécopieur, 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 la somme fixée par le contrat d'immatriculation.

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 ou par télécopieur, 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 ou par télécopieur, 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 ou par télécopieur au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme ou du message par télécopieur, 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, cet article s'applique au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les §§ 1, 2, 3, 6 et 7 de cet 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 de l'exécution des instructions ou de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 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 möglich, die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Tatbestandsaufnahme gemäß Artikel 52 der Einheitlichen Rechtsvorschriften festzuhalten.

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 52 der Einheitlichen Rechtsvorschriften 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 telegraphisch oder fernschriftlich 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 zu dem im Einstellungsvertrag festgelegten Betrag vornehmen.

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

§ 3. — Führt die Eisenbahn Ausbesserungen gemäß § 2 aus und dauern die Arbeiten voraussichtlich mehr als vier Tage, so ersucht die Eisenbahn den Absender telegraphisch oder fernschriftlich 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 telegraphisch oder fernschriftlich um Anweisung zu ersuchen. Ist der Absender nicht zugleich Einsteller, so wird diesem unverzüglich der Wortlaut dieses Ersuchens telegraphisch oder fernschriftlich mitgeteilt.

Erhält die Eisenbahn binnen acht Tagen nach Absendung des Telegramms oder des Fernschreibens keine Anweisung des Absenders, so ist sie ohne weiteres berechtigt, den Privatwagen mit einem auf den Namen und die Anschrift 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 findet dieser Artikel 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.

§ 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. — 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 de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12

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 étant 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 subrogé de plein droit 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. — Les actions fondées sur les §§ 1 à 6 sont prescrites par trois ans.

Cette prescription court

- pour les actions du titulaire contre le chemin de fer fondées sur les §§ 1 à 5, du jour où la perte ou l'avarie du wagon a été constatée, compte tenu, le cas échéant, de l'application de l'article 13, § 1;
- pour les actions du chemin de fer contre le titulaire fondées sur le § 6, du jour où le dommage s'est produit.

Article 13

Présomption de perte de wagon

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer le wagon comme perdu quand il n'a pas été livré au destinataire ou tenu à sa dispositions dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

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.

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

Artikel 12

Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile.

Haftung des Einstellers für die vom Privatwagen verursachten Schäden

§ 1. — Die Eisenbahn haftet bei 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 gemäß den im Einstellungsvertrag enthaltenen Grundlagen berechnet wird.

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

§ 3. — Bei Verlust oder Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile an beiden Wagenlängsseiten angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht bei Verlust oder Beschädigung von losen Geräten.

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

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

§ 5. — Bezüglich der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile tritt der Einsteller von Rechts wegen an die Stelle des Absenders oder des Empfängers. Reklamationen können nur bei der einstellenden Eisenbahn eingereicht werden, und die Ansprüche können nur gegen diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, die von Rechts wegen an die Stelle der haftenden Eisenbahn tritt.

§ 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. — Ansprüche gemäß den §§ 1 bis 6 verjähren in drei Jahren.

Diese Verjährung beginnt

- für die Ansprüche des Einstellers gegen die Eisenbahn gemäß §§ 1 bis 5 mit dem Tage, an dem der Verlust oder die Beschädigung des Wagens festgestellt wurde, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des Artikels 13 § 1;
- für die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller gemäß § 6 mit dem Tage, an dem der Schaden eingetreten ist.

Artikel 13

Vermutung für den Verlust des Privatwagens

§ 1. — Der Berechtigte kann den Privatwagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er nicht binnen drei Monaten nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

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

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

Article 14**Indemnité en cas de 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 doit 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.

Cette indemnité est fixée à:

- a) 4,50 unités de compte pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,
- b) 3 unités de compte pour les autres wagons.

§ 2. — 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 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe.

§ 3. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie particulière du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe d'une unité de compte par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 10 unités de compte. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais conformément à l'article 15, § 2, a) 4°, des Règles uniformes.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité forfaitaire de 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe avec minimum de 20 unités de compte.

Artikel 14**Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist**

§ 1. — Haftet die Eisenbahn für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren oder beladenen Privatwagens, 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 zahlen.

Diese Entschädigung beträgt:

- a) 4,50 Rechnungseinheiten für moderne Drehgestellwagen und diesen gleichgestellte Wagen, so wie beide im Einstellungsvertrag definiert sind,
- b) 3 Rechnungseinheiten für die anderen Wagen.

§ 2. — Ist die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so wird die feste Entschädigung auf 9 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe a) und auf 6,50 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe b) genannten Wagen erhöht.

§ 3. — Der Absender eines leeren Privatwagens kann eine besondere Gewährleistung der Lieferfrist verlangen. Es wird dafür eine Gebühr von 1 Rechnungseinheit für je auch nur angefangene 100 km, jedoch mindestens 10 Rechnungseinheiten erhoben. Erfolgt die Zahlung der Kosten gemäß Artikel 15 § 2 Buchstabe a) Ziffer 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften, so ist diese Gebühr in jedem Fall ganz vom Absender zu zahlen.

Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn eine feste Entschädigung von 9 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe a) und von 6,50 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe b) genannten Wagen, jedoch mindestens 20 Rechnungseinheiten zu zahlen.

Anlage III — Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RiCo)

Der Fachmännische Ausschuss für das RiCo hat anlässlich seiner 6. Tagung am 15. September 1983 in Bern folgende Neufassung der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RiCo)“ beschlossen:

Annexe III
(Article 8, § 2)

Règlement

concernant

le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo)

CHAPITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Objet du règlement

§ 1. — Ce règlement s'applique aux conteneurs remis au transport aux conditions des Règles uniformes 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, être agréés par le chemin de fer ou répondre aux normes internationales de construction applicables aux grands conteneurs.

§ 2. — Au sens de ce 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 et l'arrimage,
- d'une capacité d'un m³ au moins et dont les dimensions n'excèdent pas celles qui sont fixées dans les prescriptions des chemins de fer.

On entend par « grands conteneurs » les conteneurs d'une capacité supérieure à 3 m³ et d'une longueur de 6 m (20 pieds anglais) et plus.

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 ce règlement, les autres dispositions des Règles uniformes sont applicables aux transports des conteneurs vides ou chargés.

Article 3

Transports enlevés ou livrés à domicile

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

(Übersetzung)

Anlage III
(Artikel 8 § 2)

Ordnung

für

die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO)

Kapitel I

Allgemeines

Artikel 1

Gegenstand der Ordnung

§ 1. — Diese Ordnung gilt für Container, die zu den Bedingungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zur Beförderung aufgegeben werden.

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

§ 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,
- besonders dafür gebaut ist, um die Beförderung von Gütern durch einen oder mehrere Verkehrsträger ohne Umladung des Inhalts zu erleichtern,
- mit Vorrichtungen versehen ist, welche die Handhabung und die Befestigung erleichtern,
- einen Fassungsraum von mindestens 1 m³ aufweist und dessen Abmessungen jene, die in den Vorschriften der Eisenbahnen festgelegt sind, nicht überschreiten.

Als „Großcontainer“ gelten Container mit einem Fassungsvermögen von mehr als 3 m³ und einer Länge von 6 m (20 englische Fuß) oder mehr.

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 Bestimmungen getroffen sind, finden auf die Beförderung von leeren oder beladenen Containern die übrigen Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

Artikel 3

Haus-Haus-Beförderung

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

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. Les tarifs 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

Inscriptions sur la lettre de voiture

Outre les inscriptions prévues par les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter 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 la masse des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant un caractère d'emballage ou un caractère d'arrimage.

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. Le chargement comprend non seulement la mise en place sur le wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'arrimage 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.

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

Perte et avarie

§ 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 sont constatés lors de la restitution du conteneur au chemin de fer et qui n'ont 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 trente 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 dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes, s'ils satisfont, en ce qui concerne leur construction et leurs inscrip-

Kapitel II

Bahneigene Container

Artikel 4

Übergabe. Rückgabe. Gebühren

Für die Benutzung der Container kann eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe in den Tarifen festgelegt wird. Die Tarife müssen ferner die Bedingungen enthalten, unter denen Container zur Verfügung gestellt werden, die Frist, innerhalb der 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 den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Angaben an den dafür vorgesehenen Stellen die Art, das Eigentumsmerkmal, die Nummer des Containers, dessen Eigenmasse in Kilogramm sowie gegebenenfalls die übrigen Merkmale des Containers anzugeben.

Die Masse der inneren losen Sondervorrichtungen, die zur Verpackung oder Befestigung der Güter dienen, gehört nicht zur Eigenmasse des Containers.

Artikel 6

Handhabung. Reinigung

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

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

Artikel 7

Wiederverwendung

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

Artikel 8

Verlust und Beschädigung

§ 1. — Wer von der Eisenbahn einen leeren oder beladenen Container übernimmt, hat 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 und die Beschädigung eines Containers, die während der Ausführung des Frachtvertrages entstanden sind, wenn der Verlust und die Beschädigung auf sein Verhalten oder das seiner Leute zurückzuführen sind.

§ 3. — Wird ein Container nicht innerhalb von dreißig 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 verlangen.

Kapitel III

Privatcontainer

Artikel 9

Zulassung

Privatcontainer können von einer Eisenbahn, deren Linien den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellt sind, zugelassen werden, wenn sie bezüglich ihrer Bauart und Anschriften den zu diesem Zweck

tions, 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**.

Article 10

Inscriptions sur la lettre de voiture

Outre les inscriptions prévues par les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture, dans les emplacements réservés à cet effet, les inscriptions 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, l'inscription « conteneur agréé vide » ou « grand conteneur vide ».

Article 11

Remboursement

Les conteneurs vides ne peuvent être grevés d'un remboursement.

Article 12

Appareils 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 à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

Article 13

Retour à vide ou réutilisation

Après livraison du conteneur et sauf conventions spéciales, 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 14

Indemnité en cas de perte ou d'avarie du conteneur

L'indemnité à payer selon l'article 40 des Règles uniformes pour la perte du conteneur est calculée d'après la valeur du conteneur.

L'indemnité à payer selon l'article 42 des Règles uniformes pour l'avarie du conteneur est calculée d'après les frais de réparation.

Article 15

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

En cas de dépassement du délai de livraison, le chemin de fer peut, indépendamment des dispositions des Règles uniformes, par convention spéciale avec le propriétaire ou le locataire du conteneur, prévoir le paiement d'une indemnité particulière au propriétaire ou au locataire.

vorgesehenen Bedingungen entsprechen. Zugelassene Container, außer Großcontainer, werden von der Eisenbahn mit dem besonderen Zeichen **P** versehen.

Artikel 10

Angaben im Frachtbrief

Der Absender hat im Frachtbrief an den dafür vorgesehenen Stellen außer den in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Angaben noch folgende Angaben zu machen:

- die Art, die Nummer, die Eigenmasse 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 11

Nachnahme

Leere Privatcontainer dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Artikel 12

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 28 oder 31 der Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht hat.

Artikel 13

Rücksendung oder Wiederverwendung

Vorbehaltlich besonderer Abmachungen ist die Eisenbahn nach der Ablieferung eines Privatcontainers an den Empfänger nicht verpflichtet, die Rücksendung des leeren Containers oder die Wiederverwendung zu veranlassen.

Artikel 14

Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Containers

Die gemäß Artikel 40 der Einheitlichen Rechtsvorschriften bei Verlust des Containers zu zahlende Entschädigung wird nach dem Wert des Containers berechnet.

Die gemäß Artikel 42 der Einheitlichen Rechtsvorschriften bei Beschädigung des Containers zu zahlende Entschädigung wird nach den Reparaturkosten berechnet.

Artikel 15

Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

Die Eisenbahn kann, unabhängig von den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften, durch besondere Abmachungen mit dem Eigentümer oder dem Mieter eines Privatcontainers vorsehen, daß ihm bei Überschreitung der Lieferfrist eine besondere Entschädigung gewährt wird.

Die Neufassung der Anlagen II und III zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) tritt gemäß Z 2 des Protokolls der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung *) am 1. Mai 1985 in Kraft.

Sinowatz

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 226/1985



BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Der **Bezugspreis** des Bundesgesetzblattes für die Republik Österreich beträgt vorbehaltlich allfälliger Preiserhöhungen infolge unvorhergesehener Steigerung der Herstellungskosten bis zu einem Jahresumfang von 2000 Seiten S 804,— inklusive 10% Umsatzsteuer für Inlands- und S 904,— für Auslandsabonnements. Für den Fall, daß dieser Umfang überschritten wird, bleibt für den Mehrumfang eine entsprechende Neuberechnung vorbehalten. Der Bezugspreis kann auch in zwei gleichen Teilbeträgen zum 1. Jänner und 1. Juli entrichtet werden.

Einzelne Stücke des Bundesgesetzblattes sind erhältlich gegen Entrichtung des Verkaufspreises von S 1,50 inklusive 10% Umsatzsteuer für das Blatt = 2 Seiten, jedoch mindestens S 8,50 inklusive 10% Umsatzsteuer für das Stück, im Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, 1037 Wien, Rennweg 12 a, Tel. 78 76 31—39/295 oder 327 Durchwahl, sowie bei der Manz'schen Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1010 Wien, Kohlmarkt 16, Tel. 63 17 85.

Bezugsanmeldungen werden von der Abonnementstelle des Verlages der Österreichischen Staatsdruckerei, 1037 Wien, Rennweg 12 a, Tel. 78 76 31—39/294 Durchwahl, entgegengenommen.

Als Bezugsanmeldung gilt auch die Überweisung des Bezugspreises oder seines ersten Teilbetrages auf das Postscheckkonto Wien Nr. 7272.800. Die Bezugsanmeldung gilt bis zu einem allfälligen schriftlichen Widerruf. Der Widerruf ist nur mit Wirkung für das Ende des Kalenderjahres möglich. Er muß, um wirksam zu sein, spätestens am 15. Dezember bei der Abonnementstelle des Verlages der Österreichischen Staatsdruckerei, 1037 Wien, Rennweg 12 a, einlangen.

Die **Zustellung** des Bundesgesetzblattes erfolgt erst nach Entrichtung des Bezugspreises. Die Bezieher werden, um keine Verzögerung in der Zustellung eintreten zu lassen, eingeladen, den Bezugspreis umgehend zu überweisen.

Ersätze für abgängige oder mangelhaft zugekommene Stücke des Bundesgesetzblattes sind binnen drei Monaten nach dem Erscheinen unmittelbar bei der Abonnementstelle des Verlages der Österreichischen Staatsdruckerei, 1037 Wien, Rennweg 12 a, Tel. 78 76 31—39/294 Durchwahl, anzufordern. Nach Ablauf dieses Zeitraumes werden Stücke des Bundesgesetzblattes ausnahmslos nur gegen Entrichtung des Verkaufspreises abgegeben.