

# Bundesgesetzblatt

629

## Teil II

1954	Ausgegeben zu Bonn am 23. Juni 1954	Nr. 11
Tag	Inhalt:	Seite
22. 6. 54	Gesetz über das Zollabkommen vom 30. Dezember 1953 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen .....	629
22. 6. 54	Gesetz über den deutsch-chilenischen Briefwechsel vom 3. November 1953 betreffend die zollfreie Einfuhr von 50 000 t Chilesalpeter in der Zeit vom 1. Juli 1953 bis 30. Juni 1954 .....	631
22. 6. 54	Gesetz über das deutsch-österreichische Protokoll vom 14. Dezember 1953 über die Verlängerung des deutschen Zollzugeständnisses für Loden .....	633
15. 6. 54	Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen ...	634
22. 6. 54	Verordnung über die gebietliche Zuständigkeit der Frachtausschüsse in der Binnenschifffahrt	635

### **Gesetz über das Zollabkommen vom 30. Dezember 1953 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen.**

Vom 22. Juni 1954.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### Artikel I

Dem in Bonn am 30. Dezember 1953 unterzeichneten Zollabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen wird zugestimmt.

#### Artikel II

(1) Das Abkommen wird nachstehend mit Gesetzeskraft veröffentlicht.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen gemäß seinem Artikel 5 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

#### Artikel III

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, wenn das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

#### Artikel IV

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 22. Juni 1954.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler  
und Bundesminister des Auswärtigen  
Adenauer

Der Bundesminister für Wirtschaft  
Ludwig Erhard

## Zollabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Norwegen haben in dem Bestreben, die günstige Entwicklung der deutsch-norwegischen Wirtschaftsbeziehungen weiterhin zu fördern, durch ihre gehörig bevollmächtigten Vertreter folgendes vereinbart:

### Artikel 1

Für die nachstehend aufgeführten norwegischen Waren werden bei der Einfuhr in das Zollgebiet der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Königreich Norwegen keine höheren als die nachstehend aufgeführten Zölle erhoben:

Tarif-Nr.	Bezeichnung der Waren	Zollsatz % des Wertes
aus 1604	Fischzubereitungen usw.:	
	C-1-d - Sprotten (Clupea sprattus) in luftdicht verschlossenen Behältnissen .....	15
	aus C-1-e - Heringe (Clupea harengus) in luftdicht verschlossenen Behältnissen bei einer Länge des lebenden Fisches nicht über 16 cm, mit Öl oder mit Tomaten oder mit beiden zubereitet, auch mit Zusatz von Salz .....	15

### Artikel 2

Sollte der Vertragszollsatz für Sardinen (*Sardina pilchardus* oder *Clupea pilchardus*) der Tarifnummer 1604-C-1-b, der zur Zeit 14% des Wertes beträgt, verändert werden, so werden Maßnahmen getroffen werden, um das bestehende Verhältnis zwischen den Zollsätzen für diese Waren einerseits und für die in Artikel 1 bezeichneten Waren andererseits zu wahren.

### Artikel 3

Sollte sich das im Dritten Zusatzprotokoll zum deutsch-norwegischen Abkommen über den Warenverkehr vom 20. Dezember 1950 für die Einfuhr der in Artikel 1 genannten Waren festgesetzte Kontingent als unzureichend erweisen, wird die Bundesrepublik etwaigen Wünschen der Königlich Norwegischen Regierung nach Verhandlungen über eine Aufstockung des Kontingents jederzeit entsprechen.

### Artikel 4

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs Norwegen innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

### Artikel 5

(1) Dieses Abkommen soll von deutscher Seite möglichst bald ratifiziert werden und mit der Benachrichtigung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Königlich Norwegische Regierung, daß die Ratifizierung stattgefunden hat, in Kraft treten.

## Tollavtale mellom Kongeriket Norge og Forbundsrepublikken Tyskland

Kongeriket Norge og Forbundsrepublikken Tyskland har, i bestrebelsen på ytterligere å fremme de norsk/tyske økonomiske forbindelser, gjennom sine behørig befullede representanter avtalt følgende:

### Artikkel 1

For de nedenfor angitte norske varer vil det ved import fra Kongeriket Norge til Forbundsrepublikken Tysklands tollområde ikke bli oppkrevet høyere toll enn nedenstående:

Tariff-nr.	Varebetegnelse	Tollsats % av verdien
av 1604	Tilberedte fiskeprodukter osv.:	
	C-1-d - Brisling ( <i>Clupea sprattus</i> ) i lufttett lukkede bokser .....	15
	av C-1-e - Sild ( <i>Clupea harengus</i> ) i lufttett lukkede bokser når den levende fisk ikke har vært over 16 cm. lang, tilberedt med olje eller med tomat eller med begge deler, også med tilsetning av salt ...	15

### Artikkel 2

Hvis traktat-tollsatsen for sardiner (*Sardina pilchardus* eller *Clupea pilchardus*), tariffnummer 1604-C-1-b, som for tiden beløper seg til 14% av verdien, skulle bli forandret, vil det bli truffet tiltak til å sikre det bestående forhold mellom tollsatsene for disse varer på den ene side og for de varer som er nevnt i artikkel 1) på den annen side.

### Artikkel 3

Hvis den i tredje tilleggsprotokoll til den norsk/tyske varebytteavtale av 20. desember 1950 fastsatte kontingent for importen av de i artikkel 1) nevnte varer skulle vise seg å være utilstrekkelig, vil Forbundsrepublikken til enhver tid imøtekomme eventuelle ønsker fra den kongelige norske regjering om forhandlinger om en økning av kontingenten.

### Artikkel 4

Denne avtale gjelder også for delstaten Berlin, med mindre Forbundsrepublikken Tysklands regjering avgir en motsatt erklæring overfor Kongeriket Norges regjering innen tre måneder etter at avtalen er trådt i kraft.

### Artikkel 5

(1) Nærværende avtale skal snarest mulig ratifiseres fra tysk side og skal tre i kraft ved underretning fra Forbundsrepublikkens regjering til den kongelige norske regjering om at ratifikasjon har funnet sted.

(2) Jeder der vertragschließenden Teile kann das Abkommen mit einer Frist von sechs Monaten zum Quartalsende kündigen.

GESCHEHEN in Bonn am 30. Dezember 1953 in vier Ausfertigungen, und zwar zwei Ausfertigungen in deutscher und zwei Ausfertigungen in norwegischer Sprache, wobei der Wortlaut der beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland  
gezeichnet:  
Dr. Otto Stalman

Für das  
Königreich Norwegen  
gezeichnet:  
Knut Thommessen  
Chargé d'affaires a. i.

(2) Hver av de kontraherende parter kan si opp avtalen til utløpet av et kvartal med seks måneders varsel.

UTFERDIGET i Bonn, den 30. desember 1953 i fire eksemplarer, to på norsk og to på tysk, idet begge tekster har samme gyldighet.

For  
Kongeriket Norge  
sign.:  
Knut Thommessen  
Chargé d'affaires a. i.

For  
Forbundsrepublikken Tyskland  
sign.:  
Dr. Otto Stalman

## Gesetz über den deutsch-chilenischen Briefwechsel vom 3. November 1953 betreffend die zollfreie Einfuhr von 50 000 t Chilesalpeter in der Zeit vom 1. Juli 1953 bis 30. Juni 1954.

Vom 22. Juni 1954.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel I

Der durch Briefwechsel vom 3. November 1953 getroffenen deutsch-chilenischen Vereinbarung betreffend die zollfreie Einfuhr von 50 000 t Chilesalpeter in der Zeit vom 1. Juli 1953 bis 30. Juni 1954 wird zugestimmt.

### Artikel II

(1) Die Vereinbarung wird nachstehend mit Gesetzeskraft veröffentlicht.

(2) Sie tritt rückwirkend ab 1. Juli 1953 in Kraft, sobald sie deutscherseits entsprechend ihrer Schlußbestimmung ratifiziert worden ist. Die Ratifikation ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

### Artikel III

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 22. Juni 1954.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler  
und Bundesminister des Auswärtigen  
Adenauer

Der Bundesminister für Wirtschaft  
Ludwig Erhard

Auswärtiges Amt  
 Ministerialdirektor Dr. von Maltzan  
 Leiter der Abteilung IV (HaPol)  
 311-07/12-IV-27613/53

Bonn, den 3. November 1953

Seiner Exzellenz  
 dem Chilenischen Botschafter  
 Herrn Manuel Hormazábal  
 Bad Godesberg

Herr Botschafter!

Ich habe die Ehre, Ihnen namens und im Auftrag meiner Regierung mitzuteilen, daß diese bereit ist, für die Einfuhr von Chilesalpeter (natürlicher Natronsalpeter, Position 2869 B und 3102 A des deutschen Zolltarifs) bis zu 50 000 t in der Zeit vom 1. Juli 1953 bis 30. Juni 1954 im Anschluß an das Protokoll von Torquay vom 21. April 1951 Zollfreiheit zu gewähren. Ich bitte, mir das Einverständnis Ihrer Regierung übermitteln zu wollen, daß diese Vereinbarung als eine Änderung der Zollzugeständnisliste XXXIII des GATT (Bundesrepublik Deutschland) zu betrachten und von beiden Staaten dem Generalsekretariat des GATT mitzuteilen ist.

Dieser Briefwechsel soll von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert werden. Die durch den Briefwechsel getroffene Vereinbarung tritt sodann rückwirkend mit dem 1. Juli 1953 in Kraft.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

gez. von Maltzan

(Übersetzung)

Embajada de Chile  
 No. 1066/107

Bad Godesberg, 3 de Noviembre de 1953

Al Dr. von Maltzan  
 Director de Ministerio  
 del Ministerio de Relaciones Exteriores  
 Bonn

Señor Director de Ministerio!

Tengo la honra de acusarle recibo de la nota de esta misma fecha, que textualmente dice:

"Tengo el honor de participarle en nombre y debidamente autorizado por mi Gobierno que mi Gobierno se compromete a conceder liberación de derechos de aduana para la importación de Salitre de Chile (nitrato de sodio natural), partida 2869 B y 3102 A del arancel de aduana alemán, hasta por la cantidad de 50 000 toneladas, para el periodo comprendido entre el primero de julio de 1953 y el 30 de junio de 1954, de acuerdo con el Protocolo de Torquay del 21 de abril de 1951. Ruego a Ud. se sirva comunicarme el consentimiento de su Gobierno para que este acuerdo deba considerarse como modificación de la Lista de las Concesiones Arancelarias No. XXXIII del GATT (República Federal de Alemania) y que deba ser comunicada por los dos Estados a la Secretaría General del GATT.

Este cambio de notas debe ser ratificado por la República Federal de Alemania. El acuerdo efectuado por el intercambio de notas entrará en vigor con efecto retroactivo a partir del primero de julio 1953.

Aprovecho esta oportunidad para presentar a Ud., Señor Embajador, las seguridades de mi consideración más distinguida."

Me complazco en expresarle la conformidad del Gobierno de la República de Chile a lo propuesto en la nota preinserta.

Reitero a Ud., Señor Director de Ministerio, las seguridades de mi consideración más distinguida.

fdo.: M. Hormazábal

Chilenische Botschaft  
 Nr. 1066/107

Bad Godesberg, den 3. November 1953

Herrn Dr. von Maltzan  
 Ministerialdirektor  
 im Auswärtigen Amt  
 Bonn

Herr Ministerialdirektor!

Ich habe die Ehre, Ihnen den Empfang der Note vom heutigen Tage mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:

"Ich habe die Ehre, Ihnen namens und im Auftrag meiner Regierung mitzuteilen, daß diese bereit ist, für die Einfuhr von Chilesalpeter (natürlicher Natronsalpeter, Position 2869 B und 3102 A des deutschen Zolltarifs) bis zu 50 000 t in der Zeit vom 1. Juli 1953 bis 30. Juni 1954 im Anschluß an das Protokoll von Torquay vom 21. April 1951 Zollfreiheit zu gewähren. Ich bitte, mir das Einverständnis Ihrer Regierung übermitteln zu wollen, daß diese Vereinbarung als eine Änderung der Zollzugeständnisliste XXXIII des GATT (Bundesrepublik Deutschland) zu betrachten und von beiden Staaten dem Generalsekretariat des GATT mitzuteilen ist.

Dieser Briefwechsel soll von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert werden. Die durch den Briefwechsel getroffene Vereinbarung tritt sodann rückwirkend mit dem 1. Juli 1953 in Kraft.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung."

Ich beehre mich, Ihnen zum Ausdruck zu bringen, daß die Regierung der Republik Chile mit dem in der vorerwähnten Note enthaltenen Vorschlag einverstanden ist.

Genehmigen Sie, Herr Ministerialdirektor, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

gez. M. Hormazábal

**Gesetz über das deutsch-österreichische Protokoll vom 14. Dezember 1953  
über die Verlängerung des deutschen Zollzugeständnisses für Loden.**

Vom 22. Juni 1954.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel I**

Dem in Wien am 14. Dezember 1953 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vereinbarten Protokoll über die Verlängerung des deutschen Zollzugeständnisses für Loden (vgl. Bundesgesetzbl. 1953 II S. 259, 263) wird zugestimmt.

**Artikel II**

Das Protokoll wird nachstehend mit Gesetzeskraft veröffentlicht. Es tritt rückwirkend am 1. Februar 1954 in Kraft.

**Artikel III**

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, wenn das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

**Artikel IV**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 22. Juni 1954.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler  
und Bundesminister des Auswärtigen  
Adenauer

Der Bundesminister für Wirtschaft  
Ludwig Erhard

**Protokoll über die  
Verlängerung des deutschen Zollzugeständnisses für Loden**

Im Verlaufe der am 7. Dezember 1953 in Wien begonnenen Tagung des deutsch-österreichischen Gemischten Regierungsausschusses sind die beiden Delegationen übereingekommen, in dem Zweiten Protokoll vom 22. November 1952 über zusätzliche Zugeständnisse zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (Österreich und Bundesrepublik Deutschland) den bei Nummer ex 51 11 des deutschen Zolltarifes angeführten Termin „bis 31. Januar 1954“ durch den Termin „bis 30. Juni 1955“ zu ersetzen.

Dieses Zugeständnis erhält folgenden Wortlaut:

Nummer des deutschen Zolltarifes	Bezeichnung der Waren	Zollsatz % des Wertes
ex 51 11	Loden mit einem Quadratmetergewicht von 200—620 g, sofern dieser den öffentlich hinterlegten Mustern entspricht, gegen Vorlage eines regierungsseitig anerkannten Zeugnisses: bis 30. Juni 1955 .....	12

Geschehen zu Wien, am 14. Dezember 1953.

Der Vorsitzende  
der Deutschen Delegation  
gez. Mueller-Graf

Der Vorsitzende der  
Österreichischen Delegation  
gez. Farbowsky

**Zweite Verordnung zur Änderung  
der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße  
und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen.**

Vom 15. Juni 1954.

Auf Grund des § 2 des Gesetzes über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 13. November 1952 (Bundesgesetzbl. II S. 957) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit verordnet:

§ 1

Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 in der Fassung der Verordnung vom 18. Januar 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 9) — wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 9 Ziff. 1 sind hinter der Zahl 16 ein Komma und die Zahl 36a einzufügen.
2. Artikel 33 erhält folgende Fassung:  
„Benutzung von Fahrgast- und Güterschiffen zum Schleppen.
  1. Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach zum Befördern von Fahrgästen oder von Gütern bestimmt sind, dürfen außer im Fall der Bergung oder bei Hilfeleistung in Notfällen nur dann zum Schleppen verwendet werden, wenn die Untersuchungskommission dies zuläßt.
  2. Die Einrichtung zum Schleppen muß so angebracht sein, daß durch ihre Benutzung die Sicherheit des Fahrzeugs, der Besatzung und der Ladung nicht gefährdet wird. Die Steuerfähigkeit und die Stabilität des Fahrzeugs dürfen durch das Schleppen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.
  3. Wird das Fahrzeug zum Schleppen zugelassen, so vermerkt die Untersuchungskommission die Voraussetzungen, unter denen die Schlepptätigkeit gestattet ist, im Schiffsattest. Bei Fahrgastschiffen bestimmt sie insbesondere, daß die Befugnis zum Schleppen nur so lange gilt, als keine Fahrgäste an Bord sind.“
3. In Artikel 35a Ziff. 4 werden die Worte „in Ziffer 4“ durch die Worte „in Ziffer 3 und 4“ ersetzt.
4. Artikel 36 Ziff. 4 und 5 erhalten folgende Fassung:  
„4. Schiffsjungen müssen mindestens 14 Jahre alt sein. Besteht die Deckmannschaft nur aus einem Schiffsjungen und einer Frau oder nur aus Schiffsjungen, so muß der Schiffsjunge oder einer von ihnen mindestens 15 Jahre alt und mindestens ein Jahr zur See oder in der Binnenschifffahrt als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren sein.

Ist der Schiffsjunge der einzige männliche Gehilfe des Schiffsführers, so muß er mindestens 16 Jahre alt und mindestens zwei Jahre zur See oder in der Binnenschifffahrt als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren sein.

5. Gehören zur Besatzung mehrere Matrosen, so kann einer von ihnen durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden, es sei denn, daß bereits eine Frau der Mindestbesatzung angehört.“
5. Hinter Artikel 36 werden folgende Bestimmungen eingefügt:

„Artikel 36a

Beschäftigung von Frauen  
in der Mindestbesatzung.

1. Aus Gründen der Schiffssicherheit dürfen Frauen nur unterhalb von Straßburg und nur unter folgenden Voraussetzungen der Mindestbesatzung angehören:
  - a) Die Fahrzeuge müssen zur Beschäftigung von Frauen geeignet sein. Die Eignung ist nicht gegeben, wenn die Fahrzeuge schwer zu steuern sind, ihre Ausrüstung schwer zu handhaben ist oder geeignete Unterkunftsräume fehlen.  
Die Eignung wird durch die Untersuchungskommissionen festgestellt und in einem Anhang zum Schiffsattest vermerkt. Die Gültigkeit des Vermerks ist zu befristen.
  - b) Auf jedem Fahrzeug, dessen Eignung nach Buchstabe a festgestellt ist, darf nur eine Frau in der Mindestbesatzung beschäftigt werden. Die Untersuchungskommissionen bestimmen im Einzelfall, welches Mitglied der Besatzung durch eine Frau ersetzt werden kann.
  - c) Die Frauen müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Gehören der Schiffsführer und die Mitglieder der Mindestbesatzung derselben Familie an, so genügt ein Mindestalter von 16 Jahren.
  - d) Frauen, die ein oder mehrere Kinder unter 10 Jahren an Bord haben, dürfen der Mindestbesatzung nicht angehören.
  - e) werdende Mütter dürfen nicht über den dritten Monat der Schwangerschaft hinaus beschäftigt werden. Wöchnerinnen dürfen bis zum Ablauf von drei Monaten nach der Niederkunft nicht beschäftigt werden.
  - f) Frauen müssen während der Arbeit eng anliegende Kleidung tragen.

2. Ziffer 1 gilt nicht für die Beschäftigung von Frauen nach Artikel 37 Ziff. 6 und Artikel 39 Ziff. 4.

**Artikel 36 b**

**Arbeitsschutzvorschriften.**

Die in den Rheinuferstaaten und Belgien zu Gunsten der Frau erlassenen Arbeitsschutzvorschriften bleiben unberührt. Insbesondere darf die tägliche Arbeitszeit acht Stunden nicht überschreiten, es sei denn, daß der Schiffsführer und die Mitglieder der Mindestbesatzung derselben Familie angehören."

6. In Artikel 37 Ziff. 1 erhält die erste Zeile der Tabelle folgende Fassung:

Tragfähigkeit in Tonnen	Oberhalb der Duisburg—Hochfelder Brücke	Unterhalb der Duisburg—Hochfelder Brücke
von 15 bis 350 t	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen	1 Schiffsjunge

7. Anlage F Ziff. 3 erhält folgende Fassung:

„Die Besatzung muß mindestens aus dem Schiffsführer und einem Matrosen bestehen, von denen einer eine Frau sein darf.“

**§ 2**

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1954 in Kraft.  
 (2) Soweit Fahrzeuge im Sinne des Artikels 33 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße zum Schleppen verwendet werden, muß der dort vorgeschriebene Vermerk bis zum 30. Juni 1956 im Schiffsattest eingetragen sein.

Bonn, den 15. Juni 1954.

**Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm**

**Verordnung  
über die gebietliche Zuständigkeit der Frachenausschüsse  
in der Binnenschifffahrt.**

Vom 22. Juni 1954.

Auf Grund des § 22 in Verbindung mit § 35 und des § 23 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453, II S. 550) wird im Benehmen mit den obersten Verkehrsbehörden der beteiligten Länder verordnet:

**§ 1**

Die nach § 41 Satz 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr errichteten Frachenausschüsse sind für folgende Bereiche zuständig:

- A. der Frachenausschuß für den Rhein in Duisburg für
- den Rhein, seine Nebenflüsse und den Spoykanal (Rheinstromgebiet), den Rhein-Herne-Kanal westlich der Schleuse VII (Herne-Ost, km 37,48) und den Wesel-Datteln-Kanal; für den Rhein unterhalb von Düsseldorf-Reisholz, die Ruhrwasserstraße und die vorgenannten Kanäle jedoch nur dann, wenn die Beförderungsleistung über die Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals oder die Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Dortmund-Ems-Kanal nicht hinausgehen soll;
  - die Kanalstrecke zwischen der Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals und der Abzweigung des Wesel-Datteln-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal, sofern die Beförderungsleistung dort beginnen und enden oder in Richtung zum Rhein gehen soll;
- B. der Frachenausschuß Dortmund für
- die künstlichen Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe (westdeutschen Kanäle), die nicht in der folgenden Nummer 2 oder 3 genannt werden, sowie die Ems; ausgenommen

sind der Küstenkanal unterhalb der Schleuse Oldenburg (km 1,8) sowie der Mittellandkanal ostwärts der Abzweigung nach Bleckenstedt (km 213,50), sofern die Beförderungsleistung dort beginnen und zu den unter Buchstabe D Nr. 1 genannten Wasserstraßen, zur Elbe außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung oder zur Saale gehen soll;

- den Rhein unterhalb von Düsseldorf-Reisholz, die Ruhrwasserstraße, den Rhein-Herne-Kanal westlich der Schleuse VII, den Wesel-Datteln-Kanal und den Spoykanal, sofern die Beförderungsleistung dort beginnen und über die Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals oder die Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Dortmund-Ems-Kanal hinausgehen soll;
  - die Kanalstrecke zwischen der Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals und der Abzweigung des Wesel-Datteln-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal, sofern die Beförderungsleistung dort beginnen und in Richtung Dortmund, Hamm oder Münster über diese Kanalstrecke hinausgehen soll;
- C. der Frachenausschuß Bremen für die Weser, ihre Quell- und Nebenflüsse (Weserstromgebiet) und den Küstenkanal unterhalb der Schleuse Oldenburg (km 1,8);
- D. der Frachenausschuß Hamburg für
- die Elbe mit ihren natürlichen und künstlichen Nebenwasserläufen einschließlich der Wasserstraßen bis Travemünde (Elbstromgebiet), die Eider, den Nord-Ostsee-Kanal und den Kieler Hafen bis einschließlich Laboe; ausgenommen sind Beförderungsleistungen innerhalb des

Hamburger Hafens einschließlich der mit ihm zusammenhängenden nicht bundeseigenen Wasserstraßen;

2. den Mittellandkanal ostwärts der Abzweigung nach Bleckenstedt, sofern die Beförderungsleistung dort beginnen und zu den in Nummer 1 genannten Wasserstraßen, zur Elbe außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung oder zur Saale gehen soll;

E. der Frachtenausschuß Regensburg für die Donau.

### § 2

Die Zuständigkeit der Frachtenausschüsse zur Festsetzung von Entgelten für Beförderungsleistungen der Binnenschifffahrt nach § 21 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr richtet sich nach dem Ort, an dem die Beförderungsleistung beginnen soll. Mit Ausnahme der in § 3 genannten Liegegelder und Vergütungen gilt dies sinngemäß auch für Entgelte für Nebenleistungen, die mit der Schiffsbeförderung unmittelbar zusammenhängen.

### § 3

(1) Für die Festsetzung von Liegegeldern, die im Zusammenhang mit Beförderungsleistungen auf Bundeswasserstraßen entstehen, sind zuständig:

- A. im Rheinstromgebiet  
der Frachtenausschuß für den Rhein in Duisburg,
- B. im Stromgebiet der westdeutschen Kanäle und im Gebiet der Ems  
der Frachtenausschuß Dortmund,
- C. im Weserstromgebiet  
der Frachtenausschuß Bremen,
- D. im Elbstromgebiet und im Gebiet der Eider, des Nord-Ostsee-Kanals und des Kieler Hafens bis einschließlich Laboe  
der Frachtenausschuß Hamburg,
- E. im Donaustromgebiet  
der Frachtenausschuß Regensburg,
- F. im Gebiet der Wasserstraßen des Landes Berlin  
der Frachtenausschuß Berlin.

Die Zuständigkeit der Frachtenausschüsse richtet sich ausschließlich nach dem Entstehungsort des Liegegeldes.

(2) Sollen in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Beförderungsleistung auf Bundeswasserstraßen vor ihrem Beginn oder nach ihrem Ende Güter in Binnenschiffen gelagert werden, so setzt derjenige Frachtenausschuß die Vergütung fest, in dessen Bereich nach Absatz 1 das Schiff mit den eingelagerten Gütern liegen soll.

### § 4

Wird ein Schiff zwecks Verwendung zur Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen vermietet, so setzt derjenige Frachtenausschuß die Miete fest, in dessen

Bereich nach § 3 Abs. 1 Satz 1 das Schiff nach dem Mietvertrage überwiegend verwendet werden soll. Ist dies nicht festzustellen, so setzt derjenige Frachtenausschuß die Miete fest, in dessen Bereich nach § 3 Abs. 1 Satz 1 das Schiff dem Mieter übergeben werden soll.

### § 5

(1) Sollen auf Bundeswasserstraßen flüssige Güter lose in Tankschiffen befördert werden, so ist der Frachtenausschuß für den Tankschiffsverkehr in Beuel allein zuständig

- a) für die Festsetzung der Entgelte für die Beförderungsleistung,
- b) für die Festsetzung der Entgelte für die mit der Schiffsbeförderung unmittelbar zusammenhängenden Nebenleistungen einschließlich der Liegegelder,
- c) für die Festsetzung von Mieten für Tankschiffe.

Der Frachtenausschuß Regensburg bleibt jedoch für die Festsetzung dieser Entgelte in seinem Bereich nach den §§ 1 bis 4 zuständig.

(2) Die Zuständigkeit zur Festsetzung von Schlepplöhnen für das Schleppen von Tankschiffen richtet sich nach den Vorschriften der §§ 1 und 2.

### § 6

(1) Soll eine Beförderungsleistung, die nur streckenweise auf Bundeswasserstraßen zu erbringen ist, auf nicht bundeseigenen deutschen Wasserstraßen oder in nicht bundeseigenen deutschen Häfen beginnen, so ist derjenige Frachtenausschuß zuständig, der nach den Vorschriften dieser Verordnung zuständig wäre, wenn die Beförderungsleistung beim Übergang auf die Bundeswasserstraße begonnen hätte. Mit Ausnahme der in § 3 genannten Liegegelder und Vergütungen gilt dies sinngemäß auch für Entgelte für Nebenleistungen, die mit der Schiffsbeförderung unmittelbar zusammenhängen.

(2) Mit Ausnahme der Schlepplöhne und der in § 5 Abs. 1 Satz 1 genannten Entgelte setzt der Frachtenausschuß Berlin die Entgelte im Verkehr von den Wasserstraßen des Landes Berlin nach dem übrigen Geltungsbereich dieser Verordnung fest.

### § 7

Nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr gilt diese Verordnung auch im Lande Berlin.

### § 8

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 22. Juni 1954.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seeborn