

# Bundesgesetzblatt

## Teil II

1956	Ausgegeben zu Bonn am 19. Dezember 1956	Nr. 35
Tag	Inhalt:	Seite
15. 12. 56	Verordnung über die Sicherung der Seefahrt .....	1579
29. 11. 56	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens Nr. 81 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 11. Juli 1947 über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel für die Bundesrepublik Deutschland .....	1583
26. 11. 56	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 99 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 28. Juni 1951 über die Verfahren zur Festsetzung von Mindestlöhnen in der Landwirtschaft .....	1584
27. 11. 56	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens Nr. 62 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1937 über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten für die Bundesrepublik Deutschland .....	1584
30. 11. 56	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 63 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20. Juni 1938 über Statistiken der Löhne und der Arbeitszeit in den hauptsächlichsten Zweigen des Bergbaus und des verarbeitenden Gewerbes, einschließlich des Baugewerbes, sowie in der Landwirtschaft .....	1585
4. 12. 56	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse (Inkrafttreten für Österreich) .....	1585
6. 12. 56	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über deutsche Auslandsschulden .....	1586
8. 12. 56	Berichtigung der deutschen Übersetzung des IV. Genfer Abkommens vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten .....	1586

### Verordnung über die Sicherung der Seefahrt.

Vom 15. Dezember 1956.

Auf Grund von Artikel 3 Abs. 1 Nr. 1 und 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) wird verordnet:

#### § 1

##### Geltungsbereich

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten

1. für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, ausgenommen die Kriegsschiffe,
2. für deutsche Binnenschiffe, welche die Grenzen der Seefahrt (§ 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951, (Bundesgesetzbl. II S. 155) überschreiten.

#### § 2

##### Sturm- und Gefahrmeldungen

(1) Ein Schiffsführer, der auf See eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt (z. B. Eis, Wrack, Mine, Wirbelsturm) oder eine Windgeschwindigkeit von 50 kn (25,7 m/sec, Windstärke 10 nach der Beaufortskala) oder mehr feststellt, hat hiervon unverzüglich und mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtenmitteln die in der Nähe befindlichen

Schiffe sowie den nächsterreichbaren Küstenplatz, bei Funkverbindung die nächste Küstenfunkstelle, zu unterrichten.

(2) Die Meldungen sind entweder in offener, möglichst englischer Sprache oder mit den Signalen nach Band II des Internationalen Signalbuches abzugeben. Bei Gefahrmeldungen, mit Ausnahme der Meldungen über Windgeschwindigkeiten, sind die Vorschriften der Anlage 1 zu beachten. Die Meldungen über Windgeschwindigkeiten sollen während der Dauer des Sturmes mindestens alle drei Stunden, möglichst aber stündlich durch Meldungen über weitere Beobachtungen ergänzt werden. Funkmeldungen an Küstenfunkstellen sind mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständigen Behörden zu verbinden.

#### § 3

##### Verhalten bei Eisgefahr

Erhält ein Schiffsführer Kenntnis, daß sich auf oder nahe dem Kurse seines Schiffes Eisberge oder gefährliche Eismassen befinden, so hat er

1. für einen gehörigen Ausguck zu sorgen,
2. bei Nacht oder unsichtigem Wetter mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren oder den Kurs so zu ändern, daß das Schiff mit Sicherheit aus dem Gefahrenbereich gelangt.

Ist ein Radargerät vorhanden, so ist es zu besetzen.

## § 4

**Vorsichtsmaßnahmen  
auf dem Nordatlantischen Ozean**

Der Schiffsführer hat bei der Überquerung des Nordatlantischen Ozeans, soweit die Umstände es zulassen,

1. einen der üblichen Schiffswege zu benutzen,
2. Gebiete, bei denen eine Gefährdung durch Eis besteht oder anzunehmen ist, zu meiden,
3. während der Fangzeiten, besonders während der Monate März bis Juli, die Fischgründe von Neufundland nördlich von 43° nördlicher Breite zu meiden.

## § 5

**Verhalten bei Seenotfällen**

(1) Ein Schiffsführer, dem auf See gemeldet wird, daß Menschen sich in Seenot befinden, hat ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben.

(2) Ist ein Schiffsführer zur Hilfeleistung außerstande oder erweist sich die Hilfeleistung auf Grund besonderer Umstände als unzweckmäßig oder nicht erforderlich, so hat er dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen; das gilt auch, wenn dem Schiffsführer von den in Not befindlichen Personen oder dem Führer eines Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, daß der Beistand seines Schiffes nicht mehr erforderlich ist.

(3) Der Führer eines in Not befindlichen Schiffes ist berechtigt, von den Schiffen, die seinen Hilferuf beantwortet haben, diejenigen auszuwählen, die ihm am besten geeignet erscheinen, und nach vorheriger Verständigung mit deren Führern den anderen Schiffen mitzuteilen, daß ihr Beistand nicht mehr erforderlich ist.

## § 6

**Besondere Vorschriften über das Verhalten  
nach Zusammenstößen**

(1) Sind Schiffe zusammengestoßen, so haben die beteiligten Schiffsführer allen von dem Unfall Betroffenen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne erhebliche Gefahr für ihr Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande sind.

(2) Die Schiffsführer haben mit ihren Schiffen solange beieinander zu bleiben, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft haben, daß weiterer Beistand nicht mehr erforderlich ist; setzen sie die Fahrt fort, so haben sie den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen Namen, Unterscheidungssignal, Heimat-, Abgangs- und Bestimmungshafen ihres Schiffes mitzuteilen. Kann ein Schiffsführer der Verpflichtung nach Satz 1 nicht nachkommen, so hat er dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen und hiervon die Hafenverwaltung des nächsten Anlaufhafens sowie das für seinen Heimathafen zuständige Seeamt zu unterrichten.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 gelten bei einem Zusammenstoß mit Schiffahrtseinrichtungen aller Art sinngemäß.

## § 7

**Rettungssignale**

Beim Verkehr zwischen Rettungsstationen und in Seenot befindlichen Schiffen sind die in der Anlage 2 zu dieser Verordnung aufgeführten Rettungssignale zu verwenden.

## § 8

**Morselampen**

Alle Schiffe von 50 BRT oder mehr sind in der Auslandsfahrt mit einer von der See-Berufsgenossenschaft zugelassenen Tagsignallampe auszurüsten.

## § 9

**Strafen**

Wer den Vorschriften dieser Verordnung vorsätzlich oder fahrlässig zuwiderhandelt, wird gemäß Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) bestraft.

## § 10

**Berlinklausel**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit Artikel 6 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 auch im Land Berlin.

## § 11

**Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1957 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. die Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 267) in der Fassung des § 2 der Verordnung vom 31. Juli 1939 zur Ergänzung von Vorschriften, die die Schiffssicherheit und die Schiffsbesetzung betreffen (Reichsgesetzbl. II S. 951),
2. die Verordnung vom 15. August 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See (Reichsgesetzbl. 189),
3. die Verordnung vom 29. Juli 1889 zur Ergänzung der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 und zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (Reichsgesetzbl. S. 171).

Bonn, den 15. Dezember 1956.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seeböhm

## Anlage 1

## Formvorschriften für Gefahrmeldungen nach § 2

Funkmeldungen ist das Sicherheitszeichen TTT, bei Sprechfunk dreimal das französisch ausgesprochene Wort „Sécurité“ sowie ein Stichwort über die Gefahr (z. B. Eis, Wrack, Mine, Sturm) voranzustellen.

Gefahrmeldungen über Eis, Wracks, Minen und andere Schifffahrtshindernisse haben Angaben über die Art der Gefahr, ihre zuletzt festgestellte Position sowie die Zeit der Beobachtung (Tag und Mittlere Greenwicher Zeit, MGZ) zu enthalten.

Gefahrmeldungen über Wirbelstürme sollen außer der Angabe der Beobachtungszeit, des rechtweisenden Kurses und der Geschwindigkeit des Schiffes, möglichst viele der nachstehenden meteorologischen Angaben enthalten:

- a) Barometerstand (in Millibar, englischen Zoll oder Millimeter, mit Angabe, ob die Ablesung verbessert oder unverbessert gegeben wird);
- b) Barometer-Tendenz (Änderungen des Luftdruckes während der letzten drei Stunden);
- c) rechtweisende Windrichtung;
- d) Windstärke nach der Beaufortskala;
- e) Seegang (ruhig, mäßig, grob, hoch);
- f) Dünung (leicht, mäßig, schwer) sowie die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt; nach Möglichkeit ebenfalls eine Angabe über die Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang).

## Beispiele:

## 1. Eis

TTT Eis. Großer Berg gesichtet auf 4605 N, 4410 W, 0800 MGZ. 15. Mai.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT, May 15.

## 2. Wracks

TTT Wrack. Nahezu überflutetes Wrack beobachtet in 4006 N, 1243 W, 1630 MGZ. 21. April.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

## 3. Minen

TTT Mine. Treibende Mine gesichtet in 5415 N, 0710 W, 1720 MGZ. 5. Januar.

TTT Mine. Drifting mine sighted in 5415 N., 0710 W., at 1720 GMT. January 5.

## 4. Gefahr für die Navigation

TTT Navigation, Feuerschiff Alpha nicht auf Station. 1800 MGZ. 3. Januar.

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

## 5. Tropischer Wirbelsturm

a) TTT Sturm. 0030 MGZ. 18. August. 2204 N, 113 54 O. Barometer verbessert 994 Millibar, Tendenz fallend 6 Millibar. Wind NW, Stärke 9, schwere Böen. Schwere östliche Dünung. Kurs 067, 5 Knoten.

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 113 54 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

b) TTT Sturm. Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 MGZ. 14. September. 2200 N, 7236 W. Barometer verbessert 29,64 Zoll, Tendenz fallend 0,015 Zoll. Wind NO, Stärke 8, häufige Regenböen. Kurs 035, 9 Knoten.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down. 015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

c) TTT Sturm. Verhältnisse lassen schwere Zyklonenbildung erkennen. 0200 MGZ. 4. Mai. 1620 N, 9203 O. Barometer unverbessert 753 Millimeter. Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW Stärke 5. Kurs 300, 8 Knoten.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

d) TTT Sturm. Taifun in SO. 0300 MGZ. 12. Juni. 1812 N, 126 05 O. Barometer stark fallend. Wind aus N zunehmend.

TTT Storm. Typhoon to southeast 0300 GMT. June 12. 1812 N., 126 05 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

**Rettungssignale**  
für den Verkehr zwischen Rettungsstationen und in Seenot befindlichen Schiffen (§ 7)

## 1. Antwort der Rettungsstation auf Notsignale eines Schiffes:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Weißes Rauchsignal Bei Nacht: Weißes Sternsignal	} „Wir sehen Sie. Hilfe kommt sobald wie möglich.“

## 2. Landesignale für die Einweisung kleiner Boote mit Schiffbrüchigen:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Eine Landerichtung kann durch ein niedriger angebrachtes, festes weißes Licht oder Flackerfeuer, das sich in einer Linie mit dem Beobachter befindet, angezeigt werden.	} „Dies ist der beste Landeplatz.“
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	} „Hier ist das Landen äußerst gefährlich.“
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge. Anschließend Feststecken der Flagge im Boden und Tragen einer weiteren weißen Flagge in der anzuzeigenden Richtung. Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Anschließend Aufstellen des weißen Lichtes oder Flackerfeuers auf dem Boden und Tragen eines weiteren weißen Lichtes oder Flackerfeuers in der anzuzeigenden Richtung.	} „Das Landen ist hier äußerst gefährlich. Eine bessere Landemöglichkeit besteht in der angezeigten Richtung.“

## 3. Signale bei Benutzung von Küstenrettungsgeräten:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	} Allgemein: „Bejahend.“ Im besonderen: } „Schießleine wird gehalten.“ } „Steertblock ist fest.“ } „Trosse ist fest.“ } „Ein Mann ist in der Hosenboje.“ } „Hol weg.“
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	} Allgemein: „Verneinend.“ Im besonderen: } „Fier weg.“ } „Holen fest.“

**Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens Nr. 81  
der Internationalen Arbeitsorganisation vom 11. Juli 1947  
über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel  
für die Bundesrepublik Deutschland.**

**Vom 29. November 1956.**

Gemäß Artikel 3 des Gesetzes vom 24. März 1955 betreffend das Übereinkommen Nr. 81 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 11. Juli 1947 über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel (Bundesgesetzbl. II S. 584) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Übereinkommen gemäß seinem Artikel 33 Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland am 14. Juni 1956 in Kraft getreten ist. Die Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland ist von dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf am 14. Juni 1955 eingetragen worden. Das Übereinkommen ist außerdem in Kraft getreten für:

Norwegen	am 7. April 1950
Indien — ausschließlich des Teils II —	am 7. April 1950
Osterreich	am 30. April 1950
das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland — aus- schließlich des Teils II —	am 28. Juni 1950
die Schweiz — ausschließ- lich des Teils II —	am 13. Juli 1950
Schweden	am 25. November 1950
Bulgarien	am 29. Dezember 1950
Finnland	am 20. Januar 1951

Frankreich	am 16. Dezember 1951.
Das Übereinkommen findet seit dem 27. April 1955 auch auf Französisch-Guayana, Guade- loupe, Martinique und Réunion Anwendung.	
Irak — ausschließlich des Teils II —	am 13. Januar 1952
die Türkei	am 5. März 1952
Irland — ausschließlich des Teils II —	am 16. Juni 1952
die Niederlande	am 15. September 1952.
Das Übereinkommen findet seit dem 15. Sep- tember 1952 auch auf die Niederländischen An- tillen und auf Surinam Anwendung.	
Guatemala	am 13. Februar 1953
Haiti	am 31. März 1953
Italien	am 22. Oktober 1953
die Dominikanische Repu- blik	am 22. September 1954
Pakistan	am 10. Oktober 1954
Japan	am 20. Oktober 1954
Kuba	am 7. September 1955
Argentinien	am 17. Februar 1956
Israel	am 7. Juni 1956
Griechenland	am 16. Juni 1956
Jugoslawien	am 18. August 1956.

Bonn, den 29. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

Der Bundesminister für Arbeit  
Anton Storch

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens Nr. 99 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 28. Juni 1951  
über die Verfahren zur Festsetzung von Mindestlöhnen in der Landwirtschaft.**

**Vom 26. November 1956.**

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 28. Juni 1951 angenommene Übereinkommen Nr. 99 über die Verfahren zur Festsetzung von Mindestlöhnen in der Landwirtschaft (Bundesgesetzbl. 1953 II S. 294) haben die folgenden Staaten durch eine gegenüber dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes abgegebene Erklärung auf gewisse Gebiete für anwendbar erklärt, deren internationale Beziehungen sie wahrnehmen:

Frankreich auf Guadeloupe, Martinique, Französisch-Guayana, Réunion.

Das Übereinkommen findet seit dem 19. November 1955 auf diese Gebiete Anwendung.

Neuseeland auf die Cook-Inseln einschließlich Niue.

Das Übereinkommen findet seit dem 23. August 1953 auf diese Gebiete Anwendung.

Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland auf die Insel Man und Jersey.

Das Übereinkommen findet seit dem 10. März 1956 auf die Insel Man und seit dem 24. April 1956 auf Jersey Anwendung.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Juni 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 820).

Bonn, den 26. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

Der Bundesminister für Arbeit  
Anton Storch

**Bekanntmachung über das Inkrafttreten  
des Übereinkommens Nr. 62 der Internationalen Arbeitsorganisation  
vom 23. Juni 1937 über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten  
für die Bundesrepublik Deutschland.**

**Vom 27. November 1956.**

Gemäß Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Februar 1955 betreffend das Übereinkommen Nr. 62 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1937 über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten (Bundesgesetzbl. II S. 178) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Übereinkommen gemäß seinem Artikel 20 Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland am 14. Juni 1956 in Kraft getreten ist. Die Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland ist am 14. Juni 1955 von dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf eingetragen worden. Das Übereinkommen ist außerdem in Kraft getreten für:

die Schweiz am 4. Juli 1942  
Mexiko am 4. Juli 1942

Finnland am 8. April 1948  
Bulgarien am 29. Dezember 1950  
Polen am 17. April 1951  
die Niederlande am 2. Mai 1951

Das Übereinkommen findet seit dem 25. Juni 1951 auch auf Surinam Anwendung.

Frankreich am 16. Dezember 1951

Das Übereinkommen findet seit dem 27. April 1955 auch auf Französisch-Guayana, Guadeloupe, Martinique und Réunion Anwendung.

Belgien am 3. Oktober 1952  
Uruguay am 18. März 1955.

Bonn, den 27. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

Der Bundesminister für Arbeit  
Anton Storch

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Ubereinkommens Nr. 63 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20. Juni 1938  
über Statistiken der Löhne und der Arbeitszeit in den hauptsächlichsten Zweigen des Bergbaus  
und des verarbeitenden Gewerbes, einschließlich des Baugewerbes, sowie in der Landwirtschaft.**

**Vom 30. November 1956.**

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 20. Juni 1938 angenommene Ubereinkommen Nr. 63 über Statistiken der Löhne und der Arbeitszeit in den hauptsächlichsten Zweigen des Bergbaus und des verarbeitenden Gewerbes, einschließlich des Baugewerbes, sowie in der Landwirtschaft (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 437) ist gemäß seinem Artikel 26 Abs. 3 für Birma am 4. März 1956 in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 24. September 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 907).

Bonn, den 30. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

Der Bundesminister für Arbeit  
Anton Storch

---

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
der Europäischen Konvention  
über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse  
(Inkrafttreten für Österreich).**

**Vom 4. Dezember 1956.**

Die in Paris am 11. Dezember 1953 unterzeichnete Europäische Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 599) ist gemäß ihrem Artikel 6 für Österreich am 9. Oktober 1956 in Kraft getreten, nachdem die österreichische Beitrittsurkunde am gleichen Tage bei dem Generalsekretär des Europarates hinterlegt worden ist.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 25. September 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 906).

Bonn, den 4. Dezember 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Abkommens über deutsche Auslandsschulden.**

**Vom 6. Dezember 1956.**

Das Abkommen über deutsche Auslandsschulden vom 27. Februar 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 331) ist gemäß seinem Artikel 37 Absatz 1 durch Erklärung der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland auf die Gebiete von Aden, die Falkland-Inseln, Gibraltar, Malta und Sansibar mit Wirkung vom 12. November 1956 erstreckt worden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 4. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 864).

Bonn, den 6. Dezember 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

---

**Berichtigung der deutschen Übersetzung  
des IV. Genfer Abkommens vom 12. August 1949  
zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten.**

In der deutschen Übersetzung des IV. Genfer Abkommens vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 781, 917) lautet der Artikel 154 richtig wie folgt:

„Artikel 154

In den Beziehungen zwischen Mächten, die durch das Haager Abkommen betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges gebunden sind, sei es das vom 29. Juli 1899 oder das vom 18. Oktober 1907, und die Vertragsparteien des vorliegenden Abkommens werden, ergänzt dieses letztere den Zweiten und den Dritten Abschnitt der dem erwähnten Haager Abkommen anliegenden Kriegsordnung.“

Bonn, den 8. Dezember 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Mühlentöber