



237

Besluit van 19 mei 1989 tot vaststelling van een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding (Scheepvaartreglement Eemsmonding)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 maart 1989, nr. S/J 30.442/89, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat uitvoering dient te worden gegeven aan de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, met bijlagen (Trb. 1987, 15);

Gelet op de artikelen 4 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);

Gelet op artikel 3 van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, met bijlagen;

De Raad van State gehoord (advies van 21 april 1989, nr. WO9.89.0143);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 mei 1989, nr. S/J 30.788/89, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

SCHEEPVAARTREGLEMENT EEMSMONDING

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Begripsbepalingen; toepassingsgebied

1. Op dit besluit zijn de begripsbepalingen van de voorschriften 3, 21 en 32 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773), van toepassing; overigens wordt in dit besluit verstaan onder:

- a. Internationale Bepalingen:
de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972;
- b. vaarwater:

een gedeelte van het water dat door de verkeerstekens E. 2.1 tot en met E. 2.3 van Hoofdstuk I van bijlage 1 is begrensd of gekenmerkt of dat, voor zover dit niet het geval is, voor de doorgaande scheepvaart is bestemd; een vaarwater wordt beschouwd als nauw vaarwater, als bedoeld in de Internationale Bepalingen;

c. rede:

een voor het ankeren bestemd gedeelte van het water dat door de verkeerstekens E.6.1. en E.6.2 van Hoofdstuk I van bijlage 1 is begrensd of dat door de bevoegde autoriteit is vastgesteld;

d. drijvende inrichting:

een drijvend bouwsel dat gewoonlijk niet voor de voortbeweging is bestemd, in het bijzonder een dok en een aanlegsteiger;

dit wordt in geval van transport beschouwd als een schip in de zin van dit besluit en van de Internationale Bepalingen;

e. sleep:

een samenstel van één of meer slepende motorschepen (sleepboten) en één of meer daarachter of langs zij gesleepte schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen dat geen of geen gereed voor het gebruik zijnde voortstuwingsinstallatie bezit of dat in zijn manoeuvreerbaarheid beperkt is;

f. duwstel:

een hecht samenstel van schepen, waarvan er ten minste één is geplaatst voor het motorschip, dat dient voor het voortbewegen van het samenstel en dat wordt aangeduid als «duwboot»;

g. bovenmaats schip:

een schip dat op grond van zijn diepgang, zijn lengte of op grond van andere kenmerken gedwongen is gebruik te maken van het diepste gedeelte van het vaarwater; het wordt beschouwd als een schip dat door zijn diepgang beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid, zoals bedoeld in Voorschrift 3, onderdeel h, van de Internationale Bepalingen;

h. bepaalde gevaarlijke goederen:

goederen uit klasse 1 – subklassen 1.1, 1.2, 1.3 en 1.5, en uit klasse 5.2, waarvoor de bijkomende aanduiding «ontploffingsgevaar» is voorgescreven, met een totale hoeveelheid van meer dan 100 kg per schip, goederen uit klasse 1.4 met een totale hoeveelheid van meer dan 1000 kg per schip, waarvoor de bijkomende aanduiding «giftig» is voorgescreven, alsmede de als massagoed vervoerde goederen uit de klassen 1 tot en met 9 van de Internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen (IMDG-Code);

i. bevoegde autoriteit:

de directeur van de regio Noord van het directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken.

2. In de zin van dit besluit wordt verstaan onder:

a. overdag: de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;

b. des nachts: de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang.

3. De schipper van een binnenschip dat een of meer andere binnenschepen voortbeweegt, is de schipper van de sleep of het duwstel.

4. Dit besluit geldt in de Eemsmonding, bedoeld in paragraaf 1 van Bijlage B bij het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69) en geldt in afwijking van en als aanvulling op de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773).

Artikel 2

Verkeerstekens

1. Verkeerstekens, als bedoeld in dit besluit, zijn optische en akoestische tekens die geboden, verboden, waarschuwingen of aanwijzingen inhouden. De in het toepassingsgebied van dit besluit gebruikte verkeers-

tekens die geboden en verboden inhouden, zijn samengevat in bijlage 1 van dit besluit.

2. De door de gebods- en verbodstekens gegeven voorschriften worden opgevolgd.

3. Het beschadigen van de verkeerstekens of het afbreuk doen aan de herkenbaarheid daarvan is verboden.

Artikel 3

Optische tekens en geluidsseinen

1. Voor zover in de volgende voorschriften geen bijzondere bepalingen ter zake zijn opgenomen, voeren, tonen of geven de schepen uitsluitend in overeenstemming met het bepaalde in bijlage 1 voor de daar voorziene doeleinden optische tekens en geluidsseinen. Het is verboden optische tekens te voeren of te tonen, alsmede geluidsseinen te geven, die met de voorgeschreven of toegestane optische tekens of geluidsseinen kunnen worden verward.

2. Met betrekking tot de middelen voor het geven van de krachtens dit besluit voorgeschreven geluidsseinen is Voorschrift 33 van de Internationale Bepalingen van toepassing. De werking en de betrouwbaarheid van deze geluidsinstallaties moeten te allen tijde gewaarborgd zijn. Indien de werking of de betrouwbaarheid op duidelijk herkenbare wijze wordt beïnvloed, zorgen de gezagvoerder, de eigenaar en de bezitter onverwijld voor een doelmatig herstel.

3. Het is verboden zoeklichten en andere dan de voorgeschreven lichten zodanig te gebruiken, dat zij verblinden en daardoor de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of hinderen.

OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Artikel 4

Algemeen

1. Met betrekking tot de krachtens dit besluit voorgeschreven optische tekens zijn de Voorschriften 20 en 38, onderdelen c en h, van de Internationale Bepalingen van toepassing.

Optische tekens die krachtens dit besluit en krachtens de Internationale Bepalingen door vaartuigen moeten worden gevoerd, worden permanent meegevoerd en gedurende de tijd dat zij worden gevoerd, vast aangebracht. Zij worden gevoerd daar waar zij het best zichtbaar zijn. In afwijking van het bepaalde in de eerste volzin is het bepaalde in Aanhangsel I, punt 5, eerste volzin, van de Internationale Bepalingen niet van toepassing met betrekking tot de afscherming van de boordlichten van binnenschepen, indien navigatielantaarns worden gebruikt die met betrekking tot de horizontale en verticale lichtverdeling ook zonder afscherming voldoen aan de voorschriften in Aanhangsel I, punt 9 en 10, van de Internationale Bepalingen of aan de voorschriften, genoemd in artikel 5, derde lid. Bij gebruik van boordlichten met afscherming is het bepaalde in Aanhangsel I, punt 5, eerste en tweede volzin, van de Internationale Bepalingen niet van toepassing op binnenschepen met betrekking tot de dofwazte kleur.

2. De minimale zichtbaarheid van alle in dit besluit voorgeschreven lichten bedraagt 2 zeemijlen.

3. De krachtens dit besluit en de krachtens de Internationale Bepalingen voorgeschreven ballen, kegels, ruiten en cilinders (dagtekens) mogen vervangen worden door inrichtingen die in alle richtingen uit de verte hetzelfde uiterlijk hebben als de voorgeschreven dagtekens.

4. De krachtens dit besluit te voeren vlaggen en borden zijn, voor zover niet anders is bepaald, rechthoekig en ten minste 1 meter hoog en 1 meter breed. De kleuren zijn niet verbleekt of vervuild. In plaats van de in dit besluit voorgeschreven vlaggen mogen ook borden van gelijke grootte, vorm en kleur worden gevoerd. Op schepen met een lengte van minder dan 20 meter mogen vlaggen en borden van kleinere afmeting worden gebruikt die passen bij de afmetingen van het schip.

Artikel 5

Optische tekens van schepen

1. In afwijking van het bepaalde in punt 2, onderdeel a (i), van Aanhangsel I van de Internationale Bepalingen behoeft het toplicht ook dan slechts op een minimale hoogte van 6 meter boven de romp te worden gevoerd, indien het schip breder dan 6 meter is.

2. In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 23, onderdeel a (ii), van de Internationale Bepalingen behoeven binnenschepen met een lengte van meer dan 50 meter, doch van niet meer dan 110 meter binnen de vaargebieden tussen de binnenwaartse grens van het gebied waarop dit besluit betrekking heeft, bij Eems-km 35,785, en het einde van de Geisedam bij Eems-km 48,4 geen tweede toplicht te voeren.

3. Op binnenschepen mogen met betrekking tot het voeren van lichten krachtens dit besluit en krachtens de Internationale Bepalingen ook navigatielantaarns worden gebruikt die door de bevoegde autoriteiten als heldere lichten, bij gebruik als toplichten als krachtige lichten, krachtens de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde voorschriften zijn toegelaten.

4. Binnenschepen behoeven in afwijking van het bepaalde in Aanhangsel I, punt 2, onderdeel a, van de Internationale Bepalingen het voorste toplicht of eventueel het enige toplicht slechts op een hoogte van ten minste 5 meter boven de romp, en het achterste toplicht slechts ten minste 3 meter hoger dan het voorste licht te voeren.

Artikel 6

Optische tekens van kleine schepen

1. In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 25, onderdeel d, van de Internationale Bepalingen voeren zeilboten met een lengte van minder dan 12 meter, alsmede roeiboten, indien zij de krachtens Voorschrift 25, onderdeel a of b, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven lichten niet kunnen voeren, ten minste een wit rondom schijnend licht overeenkomstig het bepaalde in No. 1 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

2. Het is verboden schepen als bedoeld in het eerste lid, waarop de aldaar voorgeschreven lichten niet kunnen worden gevoerd, alsmede motorschepen met een lengte van minder dan 7 meter waarop de krachtens Voorschrift 23, onderdelen a en c, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven lichten niet kunnen worden gevoerd, te varen in de tijd dat het voeren van de lichten is voorgeschreven, tenzij zich een noodsituatie voordoet. Voor die situatie wordt permanent een elektrische lamp of een lantaarn die een wit licht geeft, gereed voor het gebruik meegevoerd en tijdig getoond om een aanvaring te voorkomen.

3. De bevoegde autoriteit kan wateroppervlakken als anker- en ligplaatsen vaststellen waarop schepen met een lengte van minder dan 12 meter de krachtens Voorschrift 30, onderdeel a, b of c, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven optische tekens niet behoeven te voeren; het bepaalde in Voorschrift 30, onderdeel e, van de Internationale Bepalingen blijft onverminderd van kracht.

Artikel 7

Motorschepen die met behulp van een sleepboot worden voortbewogen

Een manoeuvreerbaar motorschip dat varende is en voorzien is van een gereed voor het gebruik gereed zijnde motor en dat wordt bijgestaan door één of meer sleepboten, assisteren, voert de krachtens de Internationale Bepalingen voorgeschreven optische tekens van een alleenvarend motorschip.

Artikel 8

Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren

1. Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, voeren, behalve de krachtens de Internationale Bepalingen voorgeschreven optische tekens, des nachts een rood rondom schijnend licht overeenkomstig het bepaalde in no. 2 van Hoofdstuk II van bijlage 1 en overdag seinvlag «B» uit het Internationale Seinboek. Deze optische tekens worden ook gevoerd, indien de schepen ten anker gaan of gemeerd hebben. Het bepaalde in de eerste en de tweede volzin is niet van toepassing op oorlogsschepen.

2. Het bepaalde in het eerste lid is ook van toepassing op tankschepen die na het lossen van bepaalde gevaarlijke goederen nog niet zijn gereinigd en ontgast, tenzij deze volledig geïntertiseerd zijn.

Artikel 9

Beperkt manoeuvreerbare schepen die in het vaarwater bezig zijn met baggeren of met werkzaamheden onder water

1. Een beperkt manoeuvreerbaar schip dat in het vaarwater bezig is met baggeren of met werkzaamheden onder water en de in Voorschrift 27, onderdeel d, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven optische tekens dient te voeren voert de optische tekens overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 27, onderdeel d (ii), aan beide zijden, indien aan geen van beide zijden een belemmering aanwezig is.

2. Drijvende onderdelen waarvan door schepen die bezig zijn met baggeren of met werkzaamheden onder water, bij hun werkzaamheden gebruik wordt gemaakt, voeren des nachts een wit rondom schijnend licht en overdag een vierkant rood bord overeenkomstig het bepaalde in no. 3 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

Artikel 10

Schepen, drijvende inrichtingen, alsmede moeilijk te onderscheiden schepen en voorwerpen die zijn gemeerd

1. Schepen, drijvende inrichtingen, alsmede schepen en voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, die gemeerd zijn, voeren, tenzij zij door andere lichtbronnen voldoende en permanent te onderscheiden zijn, de volgende lichten :

a. bij een lengte van minder dan 50 meter een wit rondom schijnend licht, midscheeps aan de zijde van het vaarwater of aan het verst tot het vaarwater reikende einde, zoveel mogelijk ter hoogte van het dek, overeenkomstig het bepaalde in No. 4.1 van Hoofdstuk II van bijlage 1;

b. bij een lengte van 50 meter of meer steeds een wit rondom schijnend licht voor en achter aan de zijde van het vaarwater, zoveel mogelijk ter hoogte van het dek, overeenkomstig het bepaalde in No. 4.2 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

2. Schepen die aan een meerboei overeenkomstig het bepaalde in E.7 van Hoofdstuk I van bijlage 1 liggen, voeren het optische teken van ten anker liggende schepen krachtens het bepaalde in Voorschrift 30 van de Internationale Bepalingen.

Artikel 11

Schepen van de openbare dienst

1. Schepen van de openbare dienst tonen een ononderbroken, blauw flikkerlicht overeenkomstig het bepaalde in No. 1 van Hoofdstuk II van bijlage 1, indien bij de uitvoering van politieke taken de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer in gevaar kan worden gebracht.

2. Douaneschepen van de Bondsrepubliek Duitsland voeren des nachts drie groene rondom schijnende lichten boven elkaar en overdag een vierkante groene vlag op een willekeurige plaats overeenkomstig het bepaalde in No. 6.1 van Hoofdstuk II van bijlage 1. Douaneschepen van het Koninkrijk der Nederlanden voeren overdag een blauwe vlag met het opschrift «DOUANE» overeenkomstig het bepaalde in No. 6.2 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Artikel 12

Aandachtsseinen

In alle gevallen waarin de verkeerssituatie dit vereist, in het bijzonder bij het invaren van andere vaarwaters en havens, bij het uitvaren van havens en sluisen en bij het verlaten van lig- en ankerplaatsen, wordt een lange stoot gegeven als aandachtssein.

Artikel 13

Gevaars- en waarschuwingsseinen

1. Indien een schip een ander schip in gevaar brengt of door dit schip zelf in gevaar wordt gebracht, geeft het tijdig tweemaal na elkaar een lange stoot en vier korte stoten als gevaars- en waarschuwingssein.

2. Indien bij ongevallen van schepen bepaalde gevaarlijke goederen of radioactieve stoffen vrijkomen of dreigen vrij te komen, of indien er gevaar voor een ontploffing bestaat, wordt als «blijf weg»-sein een korte en een lange stoot gegeven. Dit sein blijft na inschakeling automatisch functioneren. Het sein wordt elke minuut ten minste vijfmaal achter elkaar steeds met tussenpozen van twee seconden gegeven. Het «blijf weg»-sein wordt zolang herhaald als de verkeerssituatie dit vereist. In de nabijheid van lig- en overslagplaatsen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, en artikel 26, eerste lid, wordt in het geval van het bepaalde in de eerste volzin het «blijf weg»-sein ook door de voor de uitvoering van de werkzaamheden in de overslaginstallatie verantwoordelijke persoon gegeven.

Artikel 14

Mistseinen van schepen

1. Bij beperkt zicht worden de volgende geluidsseinen gegeven:
 - a. Schepen die aan de rand van het vaarwater aan niet voor het meren bestemde plaatsen of bij gezonken schepen of andere obstakels voor de scheepvaart liggen, alsmede beperkt manoeuvreerbare schepen die werkzaamheden uitvoeren, geven in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35, onderdelen c, g en h, van de Internationale Bepalingen ten minste elke minuut de volgende geluidsseinen:
 - 1°. aan stuurboordzijde van het vaarwater, dat wil zeggen de zijde die bij de van zee binnenvarende schepen aan stuurboord ligt, wordt de klok 5 seconden lang snel geluid, gevolgd door 2 reeksen van 3 afzonderlijke slagen;
 - 2°. aan bakboordzijde van het vaarwater, dat wil zeggen de zijde die bij de van zee binnenvarende schepen aan bakboord ligt, wordt de klok 5 seconden lang snel geluid, gevolgd door 2 reeksen van 2 afzonderlijke slagen;
 - 3°. in het midden van het vaarwater wordt de klok 5 seconden lang snel geluid, gevolgd door 2 reeksen van 4 afzonderlijke slagen;
 - b. geassisteerde motorschepen die varende zijn, geven in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35, onderdelen a en b, van de Internationale Bepalingen ten minste om de twee minuten een lange stoot, een korte stoot en twee lange stoten. Het is verboden dat de geassisteerde sleepboten het in Voorschrift 35, onderdeel c, van de Internationale Bepalingen bedoelde geluidsein geven;
 - c. schepen die binnen de vaarwatergedeelten, zoals bedoeld in artikel 15, tweede lid, aan de linkerzijde varen, geven in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35 van de Internationale Bepalingen ten minste elke minuut een lange stoot, gevolgd door 2 reeksen van 2 korte stoten.
2. Schepen met een lengte van minder dan 12 meter behoeven de geluidsseinen, als bedoeld in het eerste lid, niet te geven, doch geven dan ten minste om de 2 minuten een ander krachtig geluidsein.

VAARVOORSCHRIFTEN

Artikel 15

Verplichting om aan de rechterzijde te varen; uitzonderingen

1. In het vaarwater wordt zoveel mogelijk aan de rechterzijde gevaren.
2. Binnen de vaarwatergedeelten die door de bevoegde autoriteiten zijn vastgesteld, mag door alle of door bepaalde categorieën schepen aan de linkerzijde worden gevaren. De bevoegde autoriteit kan bijzondere categorieën schepen vaststellen die de eens gekozen linkerzijde van het vaarwater dienen aan te houden.
3. Buiten het vaarwater wordt op zodanige wijze gevaren, dat duidelijk zichtbaar is dat geen gebruik van het vaarwater wordt gemaakt. Er hoeft geen bepaalde zijde of vaarrichting te worden aangehouden.

Artikel 16

Oplopen

1. Het is verboden op te lopen, indien, rekening houdend met de verkeerssituatie, het vaarwater onvoldoende ruimte om te passeren biedt, en in het bijzonder tijdens de oplooph manoeuvre op enig moment

gevaar voor het tegemoetkomende verkeer bestaat. Bij het oplopen van of met schepen als bedoeld in artikel 21, eerste lid, wordt een zo groot mogelijke zijwaartse afstand aangehouden.

2. In beginsel wordt links opgelopen. Voor zover de bijzondere situatie het vereist, mag rechts worden opgelopen.

3. Het oplopende schip let op het achteropkomende verkeer en vermindert de vaart zodanig of houdt een zodanige zijwaartse afstand aan, dat er geen gevaarlijke zuiging kan ontstaan, en voegt zo snel mogelijk weer naar rechts in, zonder daarbij het opgelopen schip in gevaar te brengen of te hinderen. Het schip dat opgelopen wordt, vergemakkelijkt zoveel mogelijk het oplopen.

4. Het oplopen is verboden, indien het schip dat opgelopen wordt, niet het geluidsein, als bedoeld in Voorschrift 34, onderdeel c (ii), van de Internationale Bepalingen, heeft gegeven.

5. Het is eveneens verboden op te lopen op plaatsen, binnen vaargebieden en tussen bepaalde schepen, die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

Artikel 17

Ontmoeten van schepen

1. In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 18, onderdeel d, van de Internationale Bepalingen wijken schepen, met uitzondering van onmanoeuvrereerbare schepen, uit voor een bovenmaats schip.

2. Bij het ontmoeten van of met schepen, als bedoeld in artikel 21, eerste lid, wordt een zo groot mogelijke zijwaartse afstand aangehouden.

3. Het ontmoeten is verboden op plaatsen, binnen vaargebieden en tussen bepaalde schepen, die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

4. In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 14 van de Internationale Bepalingen mogen schepen binnen vaarwatergedeelten als bedoeld in artikel 15, tweede lid, eerste volzin, voor een tegemoetkomend schip bij wijze van uitzondering naar bakboord uitwijken. Dit wordt aan het tegemoetkomende schip kenbaar gemaakt door een lange stoot, gevolgd door twee reeksen van 2 korte stoten. Het tegemoetkomende schip antwoordt met hetzelfde sein en passeert het schip aan de stuurboordzijde daarvan. Het bepaalde in de tweede en derde volzin is niet van toepassing op schepen met een lengte van minder dan 12 meter.

Artikel 18

Voorrang

1. Schepen die in een vaarwater varen, hebben voorrang ten opzichte van schepen die

- a. het vaarwater invaren,
- b. het vaarwater kruisen,
- c. in het vaarwater keren, of
- d. hun anker- of ligplaatsen verlaten.

2. Schepen die zich in een vaarwater bevinden dat over zijn gehele lengte door de verkeerstekens E.2.1 tot en met E.2.3 van Hoofdstuk I van bijlage 1 is gemarkeerd, hebben voorrang boven schepen die dit vaarwater vanuit een aftakking of een uitmonding invaren.

3. Indien schepen van beide zijden een engte naderen die niet met zekerheid voldoende ruimte voor een gelijktijdige doorvaart biedt, of een door het verkeersteken A.2 van Hoofdstuk I van bijlage 1 gekenmerkte plaats van het vaarwater, heeft in aan getijden onderhevige wateren het

stroomafwaarts varende schip voorrang en bij doodtij het schip dat daarvóór tegen de stroom in gevaren heeft. Het tot wachten verplichte schip wacht zolang buiten de engte, tot het andere schip gepasseerd is.

4. Het schip dat voorrang dient te verlenen, maakt tijdig door zijn vaargedrag kenbaar dat het zal wachten. Het is verboden door te varen, als niet kan worden overzien dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.

5. De bevoegde autoriteit kan voor bepaalde plaatsen, binnen vaargebieden en tussen bepaalde schepen afwijkende voorrangregels vaststellen.

Artikel 19

Snelheid

1. De snelheid wordt zodanig aangepast, dat het schip te allen tijde rekening kan houden met de verkeerssituatie en de gesteldheid van de waterweg en zo nodig tijdig tot stilstand kan worden gebracht. In het vaarwater zijn de boegankers klaar om onmiddellijk te vallen. Dit geldt niet voor schepen met een lengte van minder dan 20 meter. Indien het verkeer door verkeerstekens wordt geregeld, wordt de snelheid zodanig aangepast, dat bij een onverwachte wijziging van het optische of het akoestische verkeerstekens het schip onmiddellijk tot stilstand kan worden gebracht.

2. Het is verboden vóór plaatsen met een duidelijk als zodanig herkenbare badinrichting buiten het vaarwater op een afstand van minder dan 300 meter van de bestaande waterlijn van de oever met een grotere maximumsnelheid dan 8 km, 4,3 zeemijlen, per uur door het water te varen.

3. Schepen verminderen hun snelheid tijdig zodanig als noodzakelijk is om gevaren als gevolg van zuiging of golfslag te vermijden, in het bijzonder bij het voorbijvaren van onmanoeuvrerebare en vastgevaren schepen, alsmede van beperkt manoeuvreerbare schepen als bedoeld in Voorschrift 3, onderdeel g, schepen en voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, en drijvende inrichtingen, alsmede van plaatsen die door het verkeerstekens A.4 van Hoofdstuk I van bijlage 1 of door seinvlag «A» van het Internationale Seinboek zijn gekenmerkt.

Artikel 20

Slepen en duwen

Het is verboden dat slepen en duwstellen meer gesleepte schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen of duwbakken omvatten dan de sleepboten of duwboten, rekening houdend met de verkeerssituatie en de gesteldheid van de vaarweg, veilig kunnen geleiden.

Artikel 21

Vaarbeperkingen en vaarverboden

1. Het is verboden met de hieronder vermelde schepen de Eemsmonding te bevaren, indien niet aan de in het tweede lid genoemde voorwaarden is voldaan:

a. tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, die de in bijlage 2 vermelde stoffen als massagoed vervoeren;

b. lege tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, na het lossen van de in No. 2 en No. 3 van bijlage 2 genoemde stoffen – uitgezonderd overblijvende hoeveelheden die bij normaal functioneren van de

losinrichtingen niet meer verpompt kunnen worden – indien het vlampunt van de laatste lading lager was dan 35°C en de tanks niet zijn gereinigd en ontgast of geheel geïnertiseerd zijn;

c. lege tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, als bedoeld in onderdeel b, waarvan de laatste lading een vlampunt van 35°C of hoger had, doch die daarvóór een lading met een lager vlampunt hebben vervoerd en daarna nog niet werden gereinigd en ontgast en niet geheel zijn geïnertiseerd;

d. reactorschepen.

2. De voorwaarden voor het bevaren van de Eemsmonding zijn:

a. bij het invaren van de Eemsmonding of bij het verlaten van een ligplaats bedraagt het zicht meer dan 1000 meter;

b. er bestaat een permanente marifoonverbinding met de door de bevoegde autoriteit vastgestelde positie, die ook dan is verzekerd, wanneer met andere posities gesprekken via de marifooninstallatie worden gevoerd;

c. er is een goed functionerend radarapparaat ingeschakeld, waarvan het scherm bij beperkt zicht permanent door een deskundige wordt geobserveerd;

d. het gebruik van automatische stuurinrichtingen geschiedt op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorwaarden;

e. de tankdeksels worden gesloten gehouden.

Het bepaalde in het tweede lid, onderdeel a, is niet van toepassing op tankschepen met een laadvermogen tot 2000 ton bij een zicht van meer dan 500 meter, indien zij uitsluitend of na de laatste reiniging en ontgassing aardolieprodukten met een vlampunt van 35°C of hoger vervoeren en met een gyrokompas of een goedgekeurd en gecompenseerd magneetkompas zijn uitgerust.

3. De bevoegde autoriteit kan met betrekking tot schepen als bedoeld in het eerste lid, en met betrekking tot lege tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, na het lossen van de in No. 1 van bijlage 2 genoemde stoffen verdere voorwaarden voor het bevaren van de Eemsmonding, in het bijzonder met betrekking tot het aannemen van sleepboothulp, vaststellen.

4. Het bevaren door bepaalde schepen of categorieën schepen van de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken zonder voorafgaande melding bij de bevoegde autoriteit en inachtneming van de regelingen voor de verkeersgeleiding is verboden.

5. Het bevaren van wateroppervlakken in bepaalde perioden, bij bepaalde waterstanden of bij weersomstandigheden, die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld, is verboden. Deze bepaling is niet van toepassing op categorieën schepen die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

Artikel 22

Waterskiën en plankzeilen

1. In het vaarwater is waterskiën verboden, uitgezonderd op de door het verkeersteken C.2. van Hoofdstuk I van bijlage 1 gekenmerkte of door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken. Buiten het vaarwater is waterskiën toegestaan, uitgezonderd op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

2. De waterskiërs en de hen voorttrekkende schepen wijken voor alle andere schepen uit. Bij tegemoetkomende schepen blijven waterskiërs binnen het kielzog van de hen voorttrekkende schepen.

3. Het zeilen met een zeilplank is verboden

a. in het vaarwater, uitgezonderd in de door de bevoegde autoriteit vastgestelde vaarwaters;

b. buiten het vaarwater op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

4. Op de vrije wateroppervlakken is het des nachts, bij beperkt zicht en gedurende de door de bevoegde autoriteit vastgestelde tijden verboden te waterskiën of met een zeilplank te zeilen.

VOORSCHRIFTEN VOOR STILLIGGEN

Artikel 23

Ankeren

1. Het is verboden te ankeren in het vaarwater, uitgezonderd op de reden en in de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

Buiten het vaarwater is het verboden te ankeren in de volgende wateroppervlakken:

- a. in engten en in onoverzichtelijke bochten;
- b. binnen een omtrek van 300 meter van beperkt manoeuvreerbare schepen, wrakken en andere obstakels voor de scheepvaart, en leidingstraten, alsmede van plaatsen die door de verkeerstekens E.5 van Hoofdstuk I van bijlage 1 gekenmerkt zijn;
- c. op plaatsen en binnen wateroppervlakken, die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld;
- d. vóór haveningangen, aanlegplaatsen en uitwateringssluizen.

2. Het slepen van het anker is verboden. In het gebied van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde wateroppervlakken is ook het gebruik van het anker voor manoeuvreerdoeleinden verboden.

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op schepen als bedoeld in Voorschrift 3, onderdeel g (i) en (ii), van de Internationale Bepalingen.

4. Het is verboden dat schepen op reden ankeren met het oog op een ander doel dan waarvoor de rede bestemd is. De voorwaarden worden door de bevoegde autoriteit vastgesteld.

5. Op een in de nabijheid van het vaarwater of op een rede ten anker liggend schip of een schip en een voorwerp, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, alsmede op schepen waarop krachtens het bepaalde in het vierde lid het verbod tot ankeren niet van toepassing is, wordt permanent ankerwacht gelopen. Dit voorschrift geldt niet voor schepen met een lengte van minder dan 12 meter op de krachtens het bepaalde in artikel 6, derde lid, vastgestelde wateroppervlakken.

Artikel 24

Aanleggen en meren

1. Het is verboden door het aanleggen en meren de scheepvaart te belemmeren. Indien een schip met de aanlegmanoeuvre is begonnen, houdt de overige scheepvaart rekening met deze omstandigheid en navigeert zij met de geboden voorzichtigheid.

2. Het is verboden aan te leggen en te meren:
 - a. aan peilschalen en vaste en drijvende verkeerstekens;
 - b. op plaatsen waar het ankeren krachtens het bepaalde in artikel 23, eerste lid, onderdelen a en d, verboden is;
 - c. op plaatsen die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

Artikel 25

Overslag

1. Buiten de havens en overslagplaatsen is het overslaan van goederen met inbegrip van het bunkeren verboden, tenzij zulks geschiedt op de door de bevoegde autoriteit daarvoor vastgestelde reden en ligplaatsen en met inachtneming van de vastgestelde voorwaarden. Van de overslag van bepaalde gevaarlijke goederen wordt tijdig van tevoren kennis gegeven aan de bevoegde autoriteit.

2. Tijdens de overslag is het verboden dat, aan elke zijde van een schip dat bepaalde gevaarlijke goederen vervoert, meer dan één bij de overslag betrokken schip langszij ligt.

3. Niet bij de overslag betrokken schepen blijven op voldoende veilige afstand van de bij de overslag betrokken schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, of ontruimen de anker- of de ligplaats.

4. Na het beëindigen van de overslag verlaat het schip onverwijld de rede of de ligplaats.

5. Alle overige voorschriften die betrekking hebben op het omgaan met gevaarlijke goederen, blijven onverminderd van kracht.

Artikel 26

Ankeren, aanleggen, meren van en voorbijvaren aan schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren

1. Het is verboden dat schepen die bepaalde schadelijke goederen vervoeren, ankeren of meren op andere dan op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde reden en ligplaatsen. De door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorwaarden worden in acht genomen.

2. Indien meer schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, gelijktijdig binnen het gebied van de rede of de ligplaats liggen, houden zij, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden, een voldoende veilige afstand ten opzichte van elkaar aan.

3. Ten opzichte van schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, houden de overige schepen, in het bijzonder rekening houdend met wegvliegende vonken, een voldoende veilige afstand aan, met uitzondering van sleepboten, ravitaillering- en tankreinigings-schepen, alsmede schepen die betrokken zijn bij de overslag. Het is verboden dat deze schepen het gebied van de rede of de ligplaats invaren, als de schoorsteen en de uitlaatleidingen niet zijn voorzien van een inrichting die het wegvliegen van vonken verhindert.

4. Het is verboden dat bij gemeerde tankschepen die na het lossen van bepaalde gevaarlijke goederen niet zijn gereinigd en ontgast, tijdens het vullen van de tanks met ballastwater schepen langszij liggen, terwijl het tijdens het reinigen en ontgassen verboden is dat andere schepen dan de daarvoor noodzakelijke tankreinigingsschepen langszij liggen.

5. Gemeerde schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, alsmede schepen die in de nabijheid daarvan liggen, kunnen te allen tijde onmiddellijk worden verhaald.

OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 27

Gedrag bij scheepsongevallen en bij verlies van voorwerpen

1. Indien er gevaar voor zinken bestaat, wordt het schip indien mogelijk zo ver buiten het vaarwater gebracht, dat de scheepvaart niet

wordt belemmerd. Na een aanvaring is de gezagvoerder van een daarbij betrokken, drijvend gebleven schip daartoe ook verplicht.

2. Indien de voor de scheepvaart vereiste toestand van de waterweg of de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer door in de waterweg stuurloos ronddrijvende, vastgevaaren, gestrande of gezonken schepen, drijvende inrichtingen, alsmede schepen of voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, of door andere drijvende of aan de grond geraakte voorwerpen in gevaar worden gebracht, wordt de radarcentrale aan de Knock onverwijld ingelicht.

3. De plaats van een gezonken schip wordt door de gezagvoerder daarvan onverwijld voorlopig gemarkeerd. Na een aanvaring is de gezagvoerder van een daarbij betrokken, drijvend gebleven schip daartoe ook verplicht. Het is verboden de reis voort te zetten zonder toestemming van de bevoegde autoriteit.

4. Bij branden en andere de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer in gevaar brengende voorvallen op schepen en drijvende inrichtingen, alsmede op schepen en voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, wordt de radarcentrale aan de Knock daarvan onverwijld in kennis gesteld.

5. Op schepen die het in artikel 13, tweede lid, bedoelde «blijf weg»-sein waarnemen, worden onverwijld alle vereiste maatregelen tot afwending van het dreigende gevaar getroffen. In het bijzonder worden:

a. alle naar buiten leidende en niet tot instandhouding van de scheepshuishouding noodzakelijke openingen gesloten;

b. alle niet voor de waarborging van de veiligheid van schip, bemanning en lading noodzakelijke hulpmachines stopgezet;

c. onbeschermd open vuren geblust, in het bijzonder het roken gestaakt; en

d. toestellen met gloeiende of vonken verspreidende onderdelen stilgezet.

Artikel 28

Vergunningen

1. Een vergunning van de bevoegde autoriteit is vereist voor:

a. het verkeer van buitengewoon grote schepen die de door de bevoegde autoriteit vastgestelde afmetingen met betrekking tot de lengte, de breedte en de diepgang overschrijden, en van luchtkussenvaartuigen;

b. het verkeer van duwstellen en slepen, die de scheepvaart buitengewoon kunnen hinderen of waarmee de scheepvaart bijzonder rekening dient te houden, het slepen van drijvende inrichtingen, alsmede het slepen van schepen en voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen;

c. de berging van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen, voor zover afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer, en de berging niet door de bevoegde autoriteit is bevolen;

d. de beproeving en het onderzoek van de trekkracht van schepen alsmede het proefdraaien in stilliggende positie, die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer;

e. watersportevenementen op het water;

f. andere evenementen die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer.

2. De vergunning wordt tijdig aangevraagd.

3. De vergunning kan onder beperkingen worden verleend en er kunnen voorschriften aan worden verbonden.

Artikel 29

Meldingen

1. Schepen, duwstellen en slepen, die de door de bevoegde autoriteit vastgestelde afmetingen overschrijden, worden tijdig vóór het bevaren van de Eemsmonding onder opgave van de naam, de positie, de afmetingen en de haven van bestemming, alsmede bij de vastgestelde posities onder opgave van de naam, de positie, de snelheid en de passeertijd gemeld. De krachtens het bepaalde in de eerste volzin voorgeschreven melding geschiedt ook bij onderbreking en bij voortzetting van de reis.

2. Schepen als bedoeld in artikel 21, eerste lid, worden vierentwintig uur vóór het bevaren van de Eemsmonding, doch uiterlijk bij het uitvaren van de laatste vertrekhaven, gemeld. Overigens melden deze schepen zich overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid.

3. De melding krachtens het bepaalde in het tweede lid, eerste volzin, bevat de volgende gegevens:

- a. naam en roepletters van het schip;
- b. vermoedelijke datum en tijd van aankomst bij de eerste voor de melding vastgestelde positie: datum in twee cijfers, plaatselijke tijd in vier cijfers,
- c. nationaliteit van het schip;
- d. lengte en diepgang van het schip;
- e. haven van vertrek en van bestemming;
- f. aard van de lading en vermelding van de bepaalde gevaarlijke goederen volgens het bepaalde in bijlage 2, alsmede van de desbetreffende hoeveelheid;
- g. bij het vervoer van chemicaliën of vloeibare gassen als massagoed de vermelding of het schip is voorzien van een certificaat van geschiktheid krachtens de Voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie voor de bouw en de uitrusting van schepen voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën als massagoed of een certificaat van geschiktheid krachtens de Voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie voor de bouw en de uitrusting van schepen voor het vervoer van vloeibare gassen als massagoed;
- h. verklaring of het schip of de lading gebreken vertoont; en
- i. naam van de reder of diens gemachtigde.

4. De krachtens het bepaalde in het eerste en het tweede lid voorgeschreven meldingen geschieden door de gezagvoerder van het schip, door de reder of hun gemachtigde bij de bevoegde autoriteit. De meldingen krachtens het bepaalde in het tweede lid, eerste volzin, vinden schriftelijk plaats.

Artikel 30

Vrijstelling voor schepen van de openbare dienst

De schepen van de openbare dienst zijn vrijgesteld van de naleving van de voorschriften van dit besluit, voor zover zulks voor de uitvoering van opdrachten van overheidswege, daarbij naar behoren rekening houdend met de openbare orde en veiligheid, dringend geboden is.

Artikel 31

Ontheffing

In bijzondere omstandigheden kan de bevoegde autoriteit een schip geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van de naleving van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 en van de bepalingen van dit besluit.

Artikel 32

Geografische beperking bevoegdheden

De verlening van toestemming, bedoeld in artikel 27, derde lid, de verlening van een vergunning, bedoeld in artikel 28, eerste lid, het bevel tot berging, bedoeld in artikel 28, eerste lid, onderdeel c, en de verlening van ontheffing, bedoeld in artikel 31 van dit besluit, door de bevoegde autoriteit geschieden met inachtneming van artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag. In de aldaar aan de Duitse autoriteiten toegevoegde gebieden is in plaats van de Nederlandse bevoegde autoriteit de door de Duitse autoriteiten aangewezen bevoegde autoriteit bevoegd.

Artikel 33

Verantwoordelijkheden

1. De kapitein of de schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit besluit tenzij uit de bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.

2. De schipper van een schip dat deel uitmaakt van een sleep of een duwstel volgt de aanwijzingen van de schipper van de sleep of het duwstel op.

Hij neemt evenwel, ook wanneer zulke aanwijzingen niet worden gegeven, alle maatregelen die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden.

3. Een lid van de bemanning van een schip volgt de aanwijzingen op die hem door de kapitein of de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven.

Hij werkt ook zonder diens aanwijzingen mede aan de naleving van de bepalingen van dit besluit.

4. Ieder ander die zich aan boord van een schip bevindt volgt de aanwijzingen op die hem door de kapitein of de schipper in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of van de goede orde aan boord worden gegeven.

Artikel 34

Goede zeemanschap

1. De kapitein of de schipper neemt, ook bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit besluit, alle voorzorgsmaatregelen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip, de sleep of het duwstel zich bevindt in het belang van de scheepvaart of de goede orde van de scheepvaart zijn geboden.

2. De kapitein of de schipper wijkt in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip, de sleep of het duwstel zich bevindt is

geboden, volgens goede zeemanschap af van de bepalingen van dit besluit.

Artikel 35

Verkeersaanwijzingen

1. De bevoegde autoriteit kan met inachtneming van artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag de kapitein of de schipper een verkeersaanwijzing geven.
2. Aan verkeersaanwijzingen wordt gevolg gegeven.

Artikel 36

Strafbare feiten

Overtreding van de bij of krachtens de artikelen 2, tweede en derde lid, 3 tot en met 27, 28, eerste lid, 29, 33, tweede, derde en vierde lid, 34 en 35, tweede lid, van dit besluit vastgestelde voorschriften is een strafbaar feit.

Artikel 37

Opsporing

Met de opsporing van de bij dit besluit strafbaar gestelde feiten zijn, behalve de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering genoemde ambtenaren, de daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen ambtenaren belast.

Artikel 38

Bekendmakingen

De op grond van artikel 1, eerste lid, onder c, artikel 15, tweede lid, artikel 16, vijfde lid, artikel 17, derde lid, artikel 18, vijfde lid, artikel 21, tweede, derde, vierde en vijfde lid, artikel 22, eerste, derde en vierde lid, artikel 23, eerste en vierde lid, artikel 24, tweede lid, artikel 25, eerste lid, artikel 26, eerste lid, artikel 28, eerste lid, en artikel 29, eerste lid, van dit besluit vastgestelde voorschriften worden als bekendmakingen aan de scheepvaart uitgegeven en gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.

Artikel 39

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 40

Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als «Scheepvaartreglement Eemsmonding».

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 19 mei 1989

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *vierde* juli 1989

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

In het Verdrag met de Bondsrepubliek tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding van 8 april 1960 (Trb. 1960, 69), verder te noemen Eems-Dollardverdrag, is het een en ander bepaald ten aanzien van de scheepvaartreglementering in de Eemsmonding. Onder Eemsmonding wordt het gebied verstaan dat als zodanig is aangeduid in Bijlage B, paragraaf 1, van het Eems-Dollardverdrag. In verband met de onopgeloste kwestie van de soevereiniteit in dit gebied is in artikel 32 van het Eems-Dollardverdrag een regeling opgenomen, waarbij in het algemeen is aangegeven in welke gevallen een bepaald vaartuig dient te worden beschouwd zich te bevinden binnen Duits dan wel Nederlands gebied. Voor het scheepvaartverkeer in de Eemsmonding gelden de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (artikel 34, eerste lid, Eems-Dollardverdrag). Dit zijn thans de bepalingen, vervat in het Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (laatstelijk Trb. 1988, 118). Bij dat Verdrag zijn zowel het Koninkrijk als de Bondsrepubliek partij. In Nederland zijn de internationale bepalingen als «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972» opgenomen in de Bijlage bij het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1976 (Stb. 773), zoals gewijzigd bij de besluiten van 30 juli 1980 (Stb. 438) en van 11 april 1983 (Stb. 178). De wettelijke grondslag werd tot 1 september 1988 gevormd door de Zeeaanvaringswet 1977 (Stb. 1979, 196). Met ingang van die datum is de wettelijke grondslag van de scheepvaartreglementering te vinden in de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352).

Artikel 34, eerste lid, van het Eems-Dollardverdrag bepaalt verder dat aanvullende voorschriften zullen worden overeengekomen, die eventueel ook kunnen afwijken van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Pogingen in de jaren 1964-1966 en in 1971 om deze voorschriften vast te stellen hebben niet tot resultaat geleid. Sinds 1980 zijn evenwel opnieuw besprekingen gevoerd. Directe aanleiding daartoe vormden de nautische aspecten die zijn verbonden aan de destijds verwachte grootschalige aanlanding van LNG in de Eemshaven en van LPG in Emden. Deze besprekingen hebben geresulteerd in de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, met bijlagen, van 22 december 1986 (Trb. 1987, 15). De betrokken instanties en instellingen zijn in de gelegenheid geweest hun visie ter zake kenbaar te maken.

Op dit moment gelden in de Eemsmonding naar Nederlands recht alleen de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Naar Duits recht vigeert in de Eemsmonding naast de «Seestraszenordnung» ook de «Seeschiffahrtstraszenordnung» van 3 mei 1971 (BGBl. I p. 641), laatstelijk gewijzigd bij regeling van 24 februari 1987 (BGBl. I p. 746). De volledige tekst van laatstgenoemde regeling is op 15 april 1987 opnieuw gepubliceerd (BGBl. I, p. 1266). Het Scheepvaartreglement Eemsmonding strekt ter uitvoering van genoemde Overeenkomst van 22 december 1986.

Na invoering van het Scheepvaartreglement Eemsmonding zal de «Seeschiffahrtstraszenordnung» in de Eemsmonding niet langer van toepassing zijn.

Het besluit is getoetst aan de aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur (Stcrt. 1985, 18) en ontmoet uit dereguleringsoogpunt geen bezwaren.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET SCHEEPVAARTREGLEMENT EEMSMONDING

Artikel 1, eerste lid, onderdeel g

Het bovenmaatse schip heeft in het scheepvaartverkeer in nauwe vaarwaters een bijzondere positie. Het is beperkt in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren en kan in verband daarmee slechts gebruik maken van het diepste gedeelte van het vaarwater. De beperking hoeft haar oorzaak niet alleen in de diepgang van het schip te vinden. Zij kan tevens het gevolg zijn van de bijzondere lengte van het schip ten opzichte van de breedte van het vaarwater of van andere kenmerken. Inhoudelijk komt de definitie grotendeels overeen met de aanduiding van een schip als bedoeld in artikel 2 van hoofdstuk 1 van Deel II van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682). In de Eemsmonding is de gezagvoerder van het bovenmaatse schip zelf verantwoordelijk voor het al dan niet als zodanig aanmerken van zijn schip. Het bovenmaatse karakter van een schip blijkt uit het voeren van de optische tekens, bedoeld in Voorschrift 28 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

Artikelen 1, eerste lid, onderdeel i, en 32

Op diverse plaatsen in het Scheepvaartreglement Eemsmonding is sprake van de bevoegde autoriteit. Met uitzondering van de artikelen 27, derde lid, 28, eerste lid, aanhef en onderdeel c, en 31 wordt aldaar aan de bevoegde autoriteit de bevoegdheid toegekend nadere regels te stellen.

Op zichzelf staat artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet slechts een delegatie van regelgevende bevoegdheid aan de minister van Verkeer en Waterstaat toe.

In artikel 5 van genoemde Overeenkomst van 22 december 1986 is evenwel bepaald dat uitvaardiging van de ingevolge het Scheepvaartreglement Eemsmonding voorziene plaatselijke regelingen aan de plaatselijke autoriteiten kan worden overgelaten. Daarmee heeft men het oog gehad op de autoriteiten die ter plaatse met het «nautische beheer» zijn belast. Aan Duitse zijde betreft het de president van de «Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest» en aan Nederlandse zijde de directeur van de regio Noord van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Delegatie van regelgevende bevoegdheid aan de directeur van de regio Noord is mogelijk in het licht van de artikelen 19 en 23 van de Scheepvaartverkeerswet.

Krachtens artikel 5, eerste lid, laatste volzin, van genoemde Overeenkomst van 22 december 1986 zal de directeur van de regio Noord slechts nadere regels kunnen stellen, indien hij ter zake met zijn collega van de «Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest» overeenstemming heeft bereikt.

Andere bevoegdheden van de bevoegde autoriteit omvatten de verlening van toestemming, bedoeld in artikel 27, derde lid, de verlening van een vergunning en het bevel tot berging, bedoeld in artikel 28, en de verlening van de ontheffing, bedoeld in artikel 31 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Het betreft hier bevoegdheden die dienen te worden beschouwd in samenhang met de voorzieningen van artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag voor het treffen van veiligheidsmaatregelen in verband met plaatselijk optredende gevaren.

Indien het noodzakelijk is in het kader van de verkeersveiligheid bepaalde maatregelen van tijdelijke aard te treffen, is in het Eems-Dollardverdrag voorzien in een eenduidige regeling van de bevoegdheid tot het treffen van die maatregelen. Zij vormen afwijkingen van de normale omstandigheden. Voor het grootste deel van de Eemsmonding zijn de Duitse autoriteiten bevoegd. De verlening van toestemming, vergunning en ontheffing en het bevel tot berging, als hiervoor bedoeld, is aan te merken als een incidentele afwijking van de ten behoeve van de verkeersveiligheid overeengekomen voorschriften voor de scheepvaart. Derhalve is de bevoegdheid van de directeur van de regio Noord als bevoegde autoriteit hier beperkt tot de in artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag aan de Nederlandse autoriteiten opgedragen gedeelten van de Eemsmonding. Voor wat betreft het overige deel van de Eemsmonding zal men zich tot de Duitse autoriteiten dienen te wenden.

Artikel 2

Naast optische tekens, in artikel 1, eerste lid, onderdeel g, van de Scheepvaartverkeerswet voorwerpen of combinaties van voorwerpen genoemd, omvatten verkeerstekens ook akoestische tekens. De verkeersstekens die geboden of verboden kunnen inhouden zijn alle opgenomen in bijlage 1.

Artikel 5, tweede en vierde lid

Krachtens Voorschrift 23, onderdeel a, dient een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 50 meter of meer een tweede toplicht te voeren. Een algemene vrijstelling van deze bepaling voor binnenschepen wordt in strijd geacht met het gewenste veiligheidsniveau. In het bijzonder in een bochtig nauw vaarwater als Gaatje Bocht is het gewenst dat voor de andere verkeersdeelnemers duidelijk is dat een bepaald schip al dan niet een lengte heeft van 50 m of meer. Dit betekent dat binnenschepen met een lengte van 50 m of meer des nachts en bij beperkt zicht niet zonder een tweede toplicht de Eemsmonding mogen bevaren.

Zo nodig zal men in voorkomende gevallen – buiten het vaarwater – ten anker moeten komen, tenzij volgens het zeemansgebruik anderszins geboden is. In vaarwaters met minder maritieme kenmerken ligt de situatie anders. Derhalve geldt voor binnenschepen met een lengte van 110 meter of minder een algemene vrijstelling van een tweede toplicht in het gehele vaarwater, oostwaarts vanaf het uiteinde van de Geisedam. Bovendien kan men aldaar niet buiten het vaarwater ankeren.

In het vierde lid zijn de eisen ten aanzien van de hoogte van het toplicht of de toplichten voor binnenschepen aanmerkelijk lager gesteld dan die in Aanhangel I, No. 2., letter a, van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 voor werktuiglijk voortbewogen schepen zijn vastgelegd. De minimale hoogte van het voorste of het enige toplicht op een binnenschip dient 5 m te zijn.

Een lagere hoogte wordt niet in overeenstemming met het maritieme karakter van de Eemsmonding geacht.

Artikel 6, tweede lid

Er bestaan kleine schepen die wegens hun constructie niet kunnen voldoen aan de voorschriften inzake het voeren van lichten. Op grond van de bepaling van artikel 6, tweede lid, kunnen zulke schepen niettemin varen. Des nachts of bij beperkt zicht mogen zij echter niet varen, tenzij zich een noodtoestand voordoet.

Voor een dergelijke situatie dient permanent een elektrische lamp of een lantaarn die een wit licht geeft, gereed voor het gebruik te worden meegevoerd en tijdig te worden getoond om aanvaring te voorkomen.

Artikel 7

De aanduiding «motorschip» komt overeen met het begrip «werktuiglijk voortbewogen schip» in de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

Artikel 8

Het voeren van optische tekens ter aanduiding van het gevaarlijke karakter van de lading dient primair een nautisch doel. Om die reden worden voorschriften ter zake opgenomen in de scheepvaartreglementering. Tot dusverre golden ter zake voor de Eemsmonding de voorschriften van het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (Stcrt. 1985, nr. 140) en van de regeling van 1 april 1987, nr. A-5/V 721 974, houdende nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (Stcrt. 1987, nrs. 74 en 85). In de nieuwe regeling van artikel 8 is niet meer van belang of het vervoer van gevaarlijke goederen al dan niet met zeeschepen plaatsvindt. In beide gevallen dient des nachts een rood rondomschijnend licht en overdag de seinvlag «B» van het Internationale Seinboek te worden gevoerd. Het voeren van blauwe lichten wordt voor het ruime wateroppervlak van de Eemsmonding minder geschikt geacht, gezien de beperkte sterkte van die lichten. De gevaarlijke goederen waarop wordt gedoeld, zijn omschreven in artikel 1, eerste lid, onderdeel h.

Artikel 11, eerste lid

Overheidsschepen die worden ingezet voor politieke taken, zoals de opsporing van strafbare feiten, dienen een ononderbroken blauw flikkerlicht te tonen, indien zij de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen. Indien zulke schepen zich aan de verkeersvoorschriften houden mag het blauwe flikkerlicht derhalve niet worden getoond. Het recht het blauwe flikkerlicht te tonen is niet noodzakelijkerwijs beperkt tot schepen van de reguliere politie.

Artikel 13

Krachtens Voorschrift 36 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 mag een schip elk geluidsein geven om in noodzakelijke gevallen de aandacht te trekken van een ander schip. Het eerste lid van artikel 13 introduceert een specifiek gevaarssein. Uit oogpunt van veiligheid, met name ten behoeve van de herkenbaarheid van de gevaarssituatie, wordt het sein exclusief verplicht gesteld.

Het «blijf weg»-sein van het tweede lid komt overeen met het sein, bedoeld in artikel 4.04 van het Binnenvaartpolitiereglement. In aanvulling daarop is de betreffende verplichting tevens opgelegd aan de verantwoordelijke personen voor overslaginstallaties waarvan de betreffende schepen gebruik maken.

Artikel 15

In beginsel dient een schip in een vaarwater zo veel mogelijk aan de rechterzijde daarvan te varen. De bevoegde autoriteit kan evenwel

bepalen dat op sommige vaargebieden aan de linkerzijde mag worden gevaren. Daarvoor zal dan een bijzondere noodzaak aanwezig zijn. Zo is tot dusverre reeds praktijk geweest dat zeeschepen met een lengte van meer dan 50 m die de haven van Emden willen aandoen in het Emder Vaarwater aan de linkerzijde varen, ten einde niet bij het opdraaien om de haven binnen te varen door de vloedstroom opzij te worden gezet.

Bij beperkt zicht dienen zulke schepen het geluidsein te geven, bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel c.

Artikel 16

Dit artikel bevat voorschriften ter aanvulling van Voorschrift 9, onderdeel e (i), en van Voorschrift 34, onderdeel c, van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Ter vermijding van gevaarlijke situaties is het niet toegestaan dat wordt opgelopen – en voorbijgevaaren – in de gevallen, waarin het opgelopen schip niet door middel van het voorgeschreven geluidsein heeft aangegeven dat het met de oploophmanoeuvre instemt.

Artikel 18

Dit artikel schept een duidelijke regeling voor het gedrag van schepen die in een vaarwater varen ten opzichte van schepen die dat vaarwater invaren of kruisen, daarin keren, dan wel die anker- of ligplaatsen verlaten, en omgekeerd. Schepen die het vaarwater volgen hebben voorrang.

De regeling betekent een afwijking van de uitwijkregels van Voorschrift 15 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Weliswaar bepaalt Voorschrift 9, onderdeel d, van de Bepalingen dat een schip een nauw vaarwater niet mag kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een schip dat slechts in zulk een vaarwater veilig kan varen, doch de uitwijkregel van Voorschrift 15 blijft in dat geval van toepassing. Indien het schip dat het vaarwater volgt, het kruisende schip aan stuurboordzijde heeft, zal het moeten uitwijken.

Krachtens artikel 18 heeft het schip dat het vaarwater volgt evenwel voorrang.

De situaties waarin het vaarwater wordt ingevaren, daarin wordt gekeerd of waarbij anker- of ligplaatsen worden verlaten, zijn in de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 niet uitdrukkelijk geregeld.

Aangenomen mag worden dat in zulke situaties tot dusverre Voorschrift 2, onderdeel a, van de Bepalingen van toepassing is geweest.

Overigens blijft Voorschrift 2 in bijzondere situaties een rol spelen.

Zo is het voorstelbaar dat een schip ondanks het hem toekomende recht van voorrang rekening dient te houden met de gevaarlijke positie waarin bij voorbeeld een in dwarsstroom liggend tijgebonden schip dat het vaarwater wenst in te varen, komt te verkeren, wanneer dit zou moeten wachten.

Artikel 21

Dit artikel bevat beperkende voorschriften voor de vaart met tank- en reactorschepen.

Het tweede lid bevat de voorwaarden waaronder de vaart van de in het eerste lid bedoelde schepen is toegestaan. Het derde lid geeft de bevoegde autoriteit een ruime mogelijkheid zo nodig verdere voorwaarden te stellen.

Het vierde lid regelt de mogelijkheid van verkeersbegeleiding en het vijfde lid geeft de bevoegdheid een vaarverbod in te stellen. Het vierde en vijfde lid kunnen ook worden toegepast ten aanzien van andere schepen dan tank- en reactorschepen.

Artikel 23, vierde lid

Reden worden vastgesteld door de bevoegde autoriteit. Zo nodig wordt ter markering gebruik gemaakt van de specifieke tonnen en boeien, bedoeld in E.6.1 en E.6.2 van Bijlage 1. De bevoegde autoriteit bepaalt tevens voor welke schepen de rede is beoogd en stelt zo nodig voorwaarden voor het gebruik van de rede vast.

Artikel 25

Overslag en bunkeractiviteiten op andere plaatsen dan in havens en op overslagplaatsen is slechts toegestaan op de speciaal daarvoor aangegeven reden en ligplaatsen. De bevoegde autoriteit zal zijn bevoegdheden ter zake slechts hanteren na overleg met de autoriteiten van nabijgelegen reguliere havens.

Artikel 27, tweede en vierde lid

De hier voorgeschreven meldingen dienen te geschieden aan de radarcentrale aan de Knock. De dienstdoende ambtenaren van de radarcentrale zullen de bevoegde Duitse en Nederlandse autoriteiten vervolgens op de hoogte stellen.

Artikel 29

Dit artikel regelt de zogenaamde operationele meldingsplicht. Administratieve meldingsverplichtingen, zoals die van artikel 7 van het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen, blijven onverlet.

De meldingsplicht betreft de in artikel 21 bedoelde tankschepen en reactorschepen, alsmede de schepen, duwstellen en slepen, die de door de bevoegde autoriteit vastgestelde afmetingen overschrijden. De meldingen dienen te worden gedaan aan de bevoegde autoriteit. Ten behoeve van de operationele afwikkeling van het verkeer en omwille van de eenduidigheid van de krachtens het scheepvaartreglement opgelegde meldingsprocedures voor het scheepvaartverkeer zullen ook deze meldingen aan de radarcentrale kunnen worden gericht. De meldingen kunnen mondeling geschieden, met uitzondering van die, bedoeld in het tweede lid, eerste volzin. Die moet schriftelijk worden gedaan.

Artikelen 30 en 31

Deze bepalingen maken het mogelijk dat in noodzakelijke gevallen kan worden afgeweken van de voorschriften van het scheepvaartreglement. Overheidsschepen beschikken over een algemene vrijstelling, voor zover zulks voor de uitvoering van de openbare dienst dringend geboden is.

Indien de overheid gebruik maakt van particuliere schepen is artikel 30 niet van toepassing en kan de bevoegde autoriteit zo nodig haar bevoegdheid tot het verlenen van ontheffing als bedoeld in artikel 31, hanteren.

Artikelen 33 en 34

Deze artikelen regelen met name de verantwoordelijkheid voor de naleving van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Daarbij is aansluiting gezocht bij de overeenkomstige voorschriften van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682).

Onder het begrip «kapitein» wordt verstaan de gezagvoerder van een zeeschip en onder «schipper» degene die het schip, de sleep of het duwstel voert dan wel degene die de leiding heeft over een drijvende inrichting.

Van het gebruik van het begrip «verkeersdeelnemer» als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de Scheepvaartverkeerswet is afgezien, omdat het wenselijk wordt gevonden eerst de resultaten van de herziening van de geldende algemene scheepvaartreglementering af te wachten.

Artikel 35

Het is op zichzelf voldoende dat alleen de directeur van de regio Noord de bevoegdheid heeft verkeersaanwijzingen te geven. De aard van de bevoegdheid staat een eventueel mandaat aan ondergeschikten niet in de weg, voor zover de betreffende personen krachtens artikel 9, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bevoegd zijn tot het geven van verkeersaanwijzingen, indien die bepaling in werking zal zijn getreden.

De geografische beperking van artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag geldt eveneens voor het geven van verkeersaanwijzingen.

Artikel 36

Krachtens artikel 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet levert overtreding van met name de regels, gesteld krachtens artikel 4 van die wet slechts een strafbaar feit op, voor zover zulks in die regels uitdrukkelijk is bepaald. Artikel 36 van het scheepvaartreglement beoogt hieraan uitvoering te geven.

Artikel 37

Zolang artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet niet in werking is getreden, wordt het nodig geacht te voorzien in een specifieke handhavingsbepaling. De formulering ervan komt overeen met het overeenkomstige voorschrift van artikel III van het Vaststellingsbesluit Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland (Stb. 1987, 373).

Artikel 39

De bij de genoemde Overeenkomst van 22 december 1986 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland overeengekomen gemeenschappelijke verkeersvoorschriften dienen door beide staten in nationaal recht te worden omgezet.

Voor Nederland heeft die omzetting plaatsgevonden door middel van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Inwerkingtreding ervan is pas mogelijk nadat genoemde Overeenkomst van 22 december 1986 in werking is getreden. Daartoe dienen beide overeenkomstsluitende partijen elkaar eerst door middel van diplomatieke nota te hebben medegedeeld dat aan de vereiste binnenlandse voorwaarden voor de inwerkingtreding is voldaan. Aangezien nog onzeker is of de Bondsrepubliek Duitsland voor de diplomatieke notawisseling gereed is op het moment dat aan Nederlandse zijde het Scheepvaartreglement Eemsmonding in het Staatsblad zal zijn verschenen, is ervoor gekozen het tijdstip van inwerkingtreding daarvan nader bij koninklijk besluit te bepalen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

BIJLAGE 1

Inhoud

Hoofdstuk I Verkeerstekens

- A Verbodstekens
- B Gebodstekens
- C Waarschuwingstekens en aanwijzingstekens
- D Bijkomende tekens
- E Markering van het vaarwater

Hoofdstuk II Optische tekens van de schepen

Hoofdstuk I
Verkeerstekens

A. Verbodstekens

A.1 Oplooptverbod

a voor alle schepen:



b voor slepen:



A.2 Verbod tot ontmoeten in engten

Engten waarin het ontmoeten is verboden en waarin voorrang overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, derde lid, dient te worden verleend:



A.3 Snelheidsbeperking

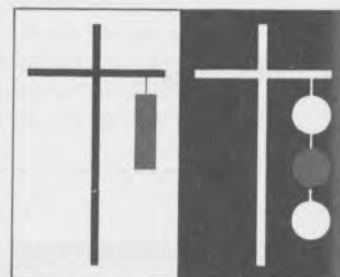
Verbod om de aangegeven snelheid in het volgende vaargebied te overschrijden:

(In voorbeeld: 12 km/uur)



A.4 Voorkoming van het ontstaan van gevaar als gevolg van zuiging of golfslag

Verbod om in het volgende vaargebied of ter plaatse zodanig snel te varen, dat daardoor gevaar ontstaat als gevolg van zuiging of golfslag:



A.5 Ankerverbod

Verbod om te ankeren binnen een afstand van minder dan 300 meter aan beide zijden van de lijn die de borden verbindt, en om ankers, trossen en kettingen te laten slepen:



A.6 Meerverbod

Verbod om in het volgende vaargebied te meren aan de oever waarop het bord is geplaatst:



A.7 Ligverbod

Verbod om in het volgende vaargebied te blijven liggen aan de zijde van de vaarweg (ankeren of meren) waarop het teken is geplaatst:



B.1 Aanhouden van een bepaalde afstand

Verplichting om in het volgende vaargebied een minimale afstand aan te houden ten opzichte van de plaats waar het bord is opgesteld:
(In voorbeeld: 40 meter)



B.2 Aanhouden van een vaarrichting

Verplichting om de door de pijl aangegeven richting in te slaan:



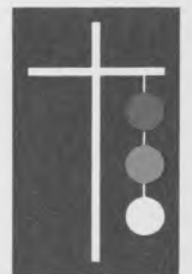
B.3 Het geven van geluidssignalen

Verplichting om op deze plaats het op het toegevoegde bord aangegeven geluidssignaal te geven:
(In voorbeeld: een lange stoot)



B.4 Stremming van de gehele vaarweg of van een gedeelte daarvan

Verplichting om te stoppen vóór het optische teken in verband met stremming van de vaarweg of van een gedeelte daarvan:



C Waarschuwingstekens en aanwijzingstekens

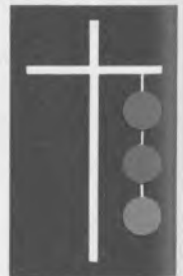
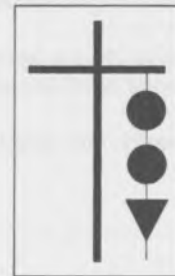
C.1 Einde van een vaargebied waarvoor een gebod of een verbod in één richting geldt:



C.2 Waterskiën
Wateroppervlakken in het vaarwater waarop waterskiën overeenkomstig het bepaalde in artikel 22, eerste lid, is toegestaan:



C.3 Buitengewoon obstakel voor het scheepvaartverkeer:



C.4 Stremming van de vaarweg
twee reeksen van drie lange stoten



D Bijkomende tekens

D.1 voor het aangeven van afstanden:
rechthoekig wit bord boven het aan te vullen
verkeersteken met vermelding van de afstand
met betrekking waartoe dit teken geldt,
gemeten vanuit de standplaats daarvan:



D.2 voor het aangeven van vaargebieden:

driehoekig wit bord naast het aan te vullen verkeersteken, waarbij de punt van de driehoek in de richting van het vaargebied wijst waarvoor het verkeersteken geldt, eventueel met vermelding van de lengte van het vaargebied in de driehoek:



D.3 voor toegevoegde verduidelijkingen of aanwijzingen:

rechthoekig wit bord onder het aan te vullen verkeersteken met de vereiste verduidelijkingen of aanwijzingen:



E Markering van het vaarwater

E.1 Algemeen

Grondbeginselen

De hierna beschreven markeringen van het vaarwater komen overeen met het internationale maritieme betoningssysteem van de IALA voor Regio A.

Het systeem wordt gebruikt voor alle vaste en drijvende verkeerstekens (met uitzondering van vuurtorens, geleidelichten, sectorlichten, lichtschepen en grote navigatieboeien) ter markering van de zijden van het vaarwater, gevaren, bijzondere gebieden en plaatsen, alsmede nieuwe gevaren.

De volgende karakters van de lichten worden gebruikt:

- flikkerlicht (Q): ononderbroken flikkeringen; 50-60 schitteringen per minuut
- snel flikkerlicht (VQ): ononderbroken snelle flikkeringen; 100-120 schitteringen per minuut
- lang schitterlicht (LFI): schittering van meer dan 2 seconden
- schitterlicht (FI): schittering is van kortere duur dan de onderbreking

- isofaselicht (Iso): schittering is van gelijke duur als de onderbreking
- onderbroken licht (Oc): schittering is van langere duur dan de onderbreking

Bovendien worden groepen lichten gebruikt, zoals b.v. Q (6) + LFI, hetgeen overeenkomt met een groep van 6 ononderbroken flikkeringen en een lange schittering.

E.2.1 Stuurboordzijde van het vaarwater

Kleur: groen

Vorm: spitse ton, lichtboei, kobbaken (evtl. zonder kleur) of steekbaken met naar onderen samengebonden takken (zonder kleur)

Opschrift (indien aanwezig):

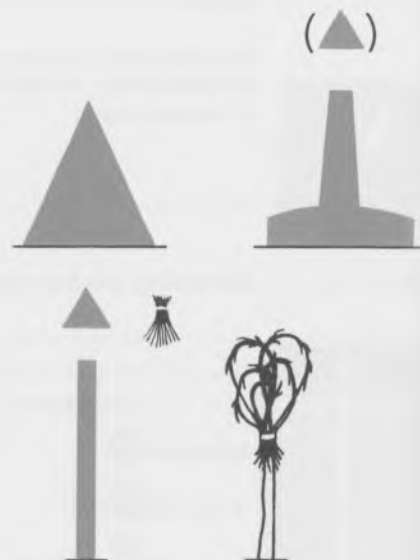
doorlopende oneven nummering – van zee uit beginnend –, eventueel met toegevoegde kleine letters, eventueel te zamen met de (ook afgekorte) naam van het vaarwater

Topteken (indien aanwezig):

groene kegel, met de punt naar boven, of naar beneden gekeerde bezem

Licht (indien aanwezig):

- kleur: groen
- karakter: naar keuze, uitgezonderd de karakters overeenkomstig het bepaalde in E.2.3



E.2.2 Bakboordzijde van het vaarwater

Kleur: rood

Vorm: stompe ton, lichtboei, sparboei, kopbaken (evtl. zonder kleur) of steekbaken (zonder kleur)

Opschrift (indien aanwezig):

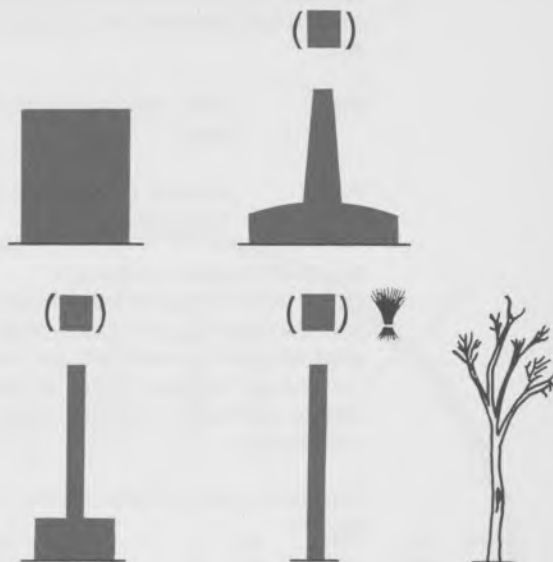
doorlopende even nummering – van zee uit beginnend –, eventueel met toegevoegde kleine letters, eventueel te zamen met de (ook afgekorte) naam van het vaarwater

Toptekenen (indien aanwezig):

rode cilinder of naar boven gekeerde bezem

Licht (indien aanwezig):

- kleur: rood
- karakter: naar keuze, uitgezonderd de karakters overeenkomstig het bepaalde in E.2.3



E.2.3 Markering van aftakkingen of uitmondingen

E.2.3.1 Markering met laterale tekens

a) Stuurboordzijde van het doorgaande vaarwater/
bakboordzijde van de aftakking of de uitmonding

Kleur: groen met een horizontale rode band

Vorm: spitse ton, lichtboei of drijfbaken

Opschrift (indien aanwezig):
onder de doorlopende oneven nummering van de laterale tekens van het doorgaande vaarwater, door een horizontale balk gescheiden, de naam – eventueel afgekort – en het eerste nummer van de aftakking of het laatste nummer van de uitmonding

Toptekenen: groene kegel, met de punt naar boven, of naar beneden gekeerde bezem

Licht (indien aanwezig):

- kleur: groen
- karakter: Fl (2 + 1)



- b) Bakboordzijde van het doorgaande vaarwater/
stuurboordzijde van de aftakking of de uitmon-
ding

Kleur: rood met een horizontale groene
band

Vorm: stompe ton, lichtboei, sparboei of
kopbaken

Opschrift (indien aanwezig):
onder de doorlopende even nummering van de
laterale tekens van het doorgaande vaarwater,
door een horizontale balk gescheiden, de naam
– eventueel afgekort – en het eerste nummer
van de aftakking of het laatste nummer van de
uitmonding

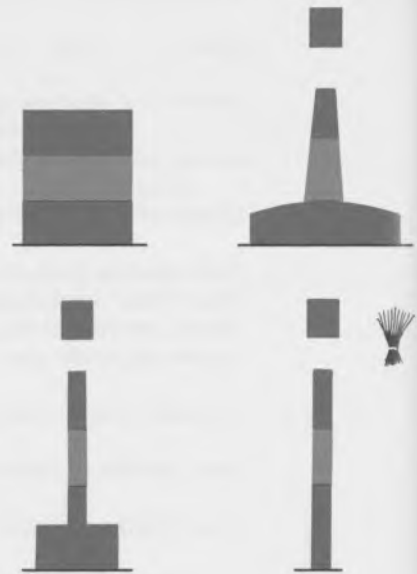
Topteken: rode cilinder of naar boven gekeerde
bezem

Licht (indien aanwezig):

- kleur: rood
- karakter: FI (2 + 1)

De markeringen van de stuurboordzijde van
het doorgaande vaarwater/stuurboordzijde van
de aftakking of de uitmonding en van de bakboord-
zijde van het doorgaande vaarwater/bakboord-
zijde van de aftakking of de uitmonding kunnen
geschieden met behulp van laterale tekens
(E.2.1 of E.2.2).

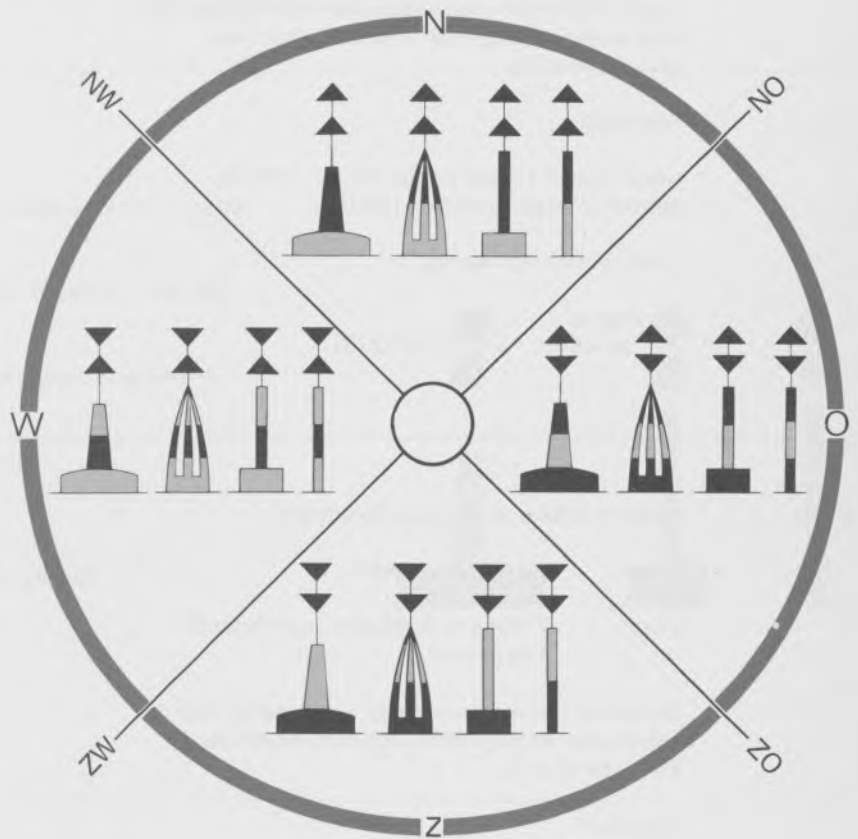
Deze tekens worden dan voorzien van een
opschrift, zoals hierboven vermeld, alsmede
van een topteken.



E.2.3.2 Markering met kardinale tekens

Aftakkingen of uitmondingen kunnen ook met
kardinale tekens (tekens E.3.1 tot en met
E.3.4) zijn gemarkeerd.

Een algemeen gevaar is in de regel met een of meer kardinale tekens gemarkeerd waarop voor de onderscheiden kwadranten de referentierichting met betrekking tot de positie van de gevaren wordt aangegeven.



E.3.1 Kardinale tekens noordelijk kwadrant:

Kleur: zwart boven geel

Vorm: lichtboei, bakenton, sparboei of kopbaken

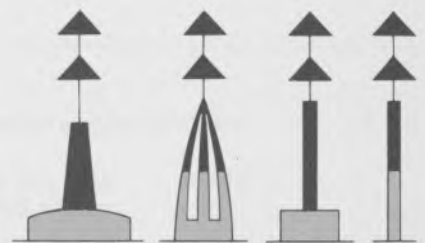
Opschrift (indien aanwezig): vermelding van de referentierichting, evtl. afgekort, en/of de kompasrichting

Topteken:

twee zwarte kegels boven elkaar, met punten naar boven

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: VQ of Q



E.3.2 Kardinale tekens oostelijk kwadrant:

Kleur: zwart met een brede horizontale gele band

Vorm: lichtboei, bakenton, sparboei of kopbaken

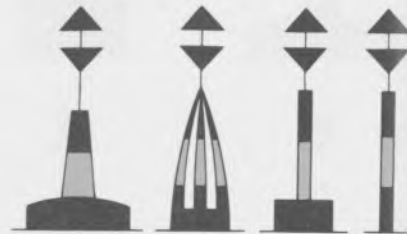
Opschrift (indien aanwezig): vermelding van de referentierichting, evtl. afgekort, en/of de kompasrichting

Topteken:

twee zwarte kegels boven elkaar, met de punten in tegengestelde richting

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: VQ (3) of Q (3)



E.3.3 Kardinale tekens zuidelijk kwadrant:

Kleur: geel boven zwart

Vorm: lichtboei, bakenton, sparboei of kopbaken

Opschrift (indien aanwezig): vermelding van de referentierichting, evtl. afgekort, en/of de kompasrichting

Topteken:

twee zwarte kegels boven elkaar, met de punten naar beneden

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: VQ (6) + LFI of Q (6) + LFI

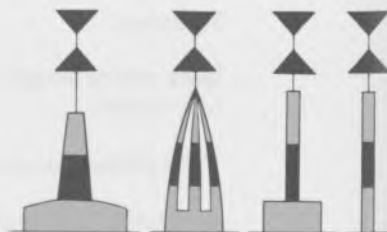


E.3.4 Kardinale tekens westelijk kwadrant:

Kleur: geel met een brede horizontale zwarte band

Vorm: lichtboei, bakenton, sparboei of kopbaken

Opschrift (indien aanwezig): vermelding van de referentierichting, evtl. afgekort, en/of kompasrichting



Topteken:

twee zwarte kegels boven elkaar, met de punten naar elkaar gekeerd

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: VQ (9) of Q (9)

E.3.5. Afzonderlijke gevaren

Het gevaar kan aan alle zijden worden voorbijgevaaren

Kleur: zwart met een brede horizontale rode band

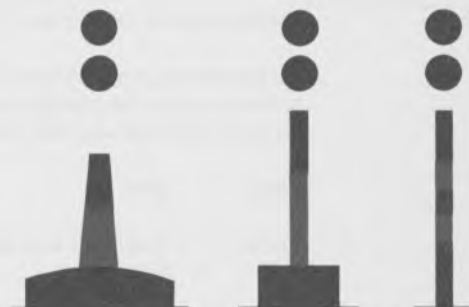
Vorm: lichtboei, bakenton, sparboei of drijfbaken

Opschrift (indien aanwezig): naam van het gevaar

Topteken: twee zwarte ballen boven elkaar

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: FI (2)



E.3.6 Nieuwe gevaren

Markering als algemene of afzonderlijke gevaren, doch wegens bijzondere omstandigheden ten minste één teken dubbel en eventueel met een radarbaken, voorzien van het karakter "D".

E.4 Markering van het middenvaarwater

Kleur: rode en witte verticale balken

Vorm: bolton, lichtboei, sparboei of kopbaken (evtl. zonder kleur)

Opschrift:
doorlopende letters van het alfabet en/of
nummering, eventueel met de (ook afgekorte)
naam van het vaarwater

Topteken (indien aanwezig):

rode bal

Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit
- karakter: Iso, Oc, LFI om de 10 seconden of
het morseteken 'A'



E.5 Markering van bijzondere gebieden en plaatsen

De betekenis ervan dient uit de zeekaarten of
andere nautische publikaties en eventueel ook
uit het opschrift van het teken te blijken

Kleur: geel

Vorm: boei van een willekeurige vorm of
kobbaken

Opschrift (indien aanwezig):
de desbetreffende betekenis met zwarte letters

Topteken (indien aanwezig):
liggend geel kruis

Licht (indien aanwezig):

- kleur: geel
- karakter: naar keuze, doch niet de in E.3 en
E.4 gebruikte lichtkarakters



E.6 Reden

E.6.1 Markering algemene reden

Kleur: geel

Vorm: ton of lichtboei

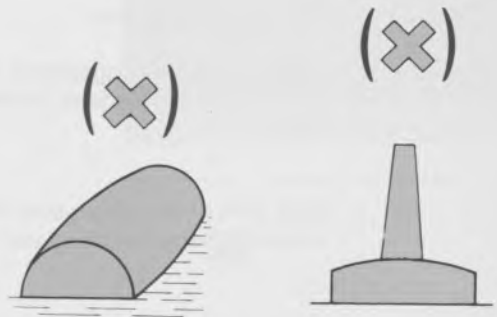
Opschrift:
met zwarte letters voluit vermelde of afgekorte
naam van de rede en eventueel nummer

Topteken (indien aanwezig):
liggend geel kruis

Licht (indien aanwezig):

- kleur: geel
- karakter: naar keuze, doch niet de in E.3 en E.4 gebruikte lichtkarakters

Indien de rede grenst aan de stuurboord- of de bakboordzijde van een vaarwater, is deze zijde van de rede aangeduid met de desbetreffende markering van de vaarwaterzijden (teken E.2.1 of E.2.2), waarbij onder een horizontale balk tevens nog de voluit vermelde of afgekorte naam van de rede en eventueel een nummer worden aangegeven.



E.6.2 Markering van reden voor schepen die bepaalde
gevaarlijke goederen vervoeren

Kleur: geel

Vorm: ton

Opschrift:
grote zwarte 'P', eventueel met een nummer

Topteken (indien aanwezig):
liggend geel kruis



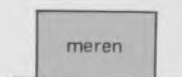
E.7 Meerboei

Boei waaraan mag worden gemeerd

Kleur: geel

Vorm: boei van willekeurige vorm

Opschrift:
met zwarte letters het woord 'meren' of een
afkorting daarvan



Hoofdstuk II

Optische tekens van de schepen

Verklaring

De in dit hoofdstuk weergegeven optische tekens dienen slechts ter verduidelijking; de beschrijving in het Reglement is beslissend.

Afbeelding van de optische tekens

vast licht in de aangegeven kleur, zichtbaar over de gehele horizon (rondom schijnend licht),

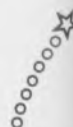
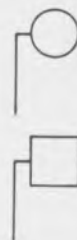
vast licht in de aangegeven kleur, zichtbaar over een beperkte boog van de horizon,

vast licht in de aangegeven kleur, zichtbaar over een beperkte boog van de horizon, in de van de waarnemer afgekeerde richting,

flikkerlicht in de aangegeven kleur; zichtbaar over de gehele horizon; tempo: circa 120 schitteringen per minuut,

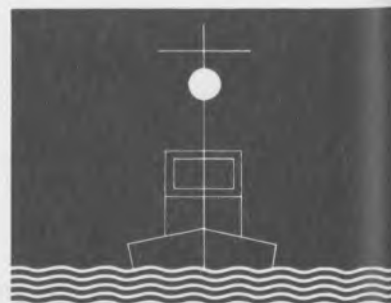
op en neer bewogen licht in de aangegeven kleur, zichtbaar over de gehele horizon,

lichtkogel met sterren in de aangegeven kleur.



1. Kleine schepen (artikel 6, eerste lid)

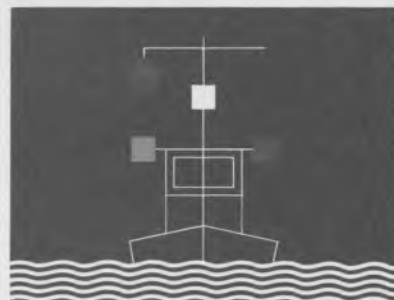
Varende zeilboten, met een lengte van minder dan 12 meter, alsmede roeiboten, die krachtens het bepaalde in Voorschrift 25, letter a of b, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven lichten niet kunnen voeren:
des nachts: een wit rondom schijnend licht



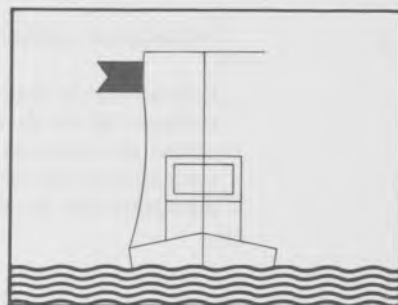
2. Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren (artikel 8, eerste lid)

Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, niet-ontgaste tankschepen, alsmede tankschepen die nog niet geheel geïnertiseerd zijn:

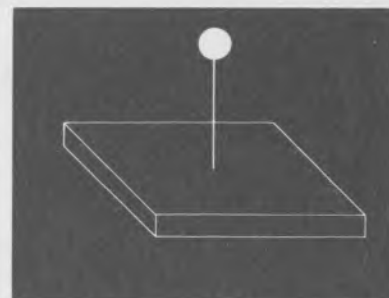
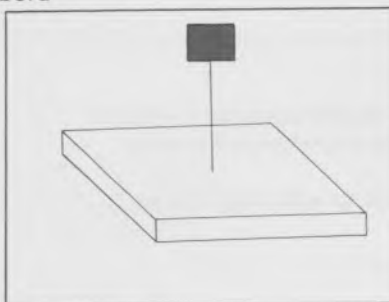
des nachts: een rood rondom schijnend licht



overdag: seinvlag 'B' van het Internationale Seinboek

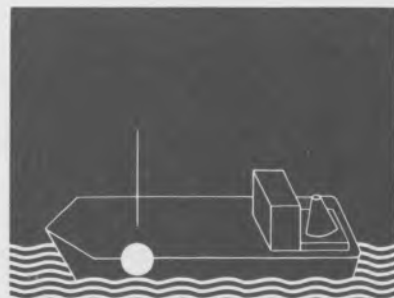


3. Drijvende onderdelen (artikel 9, tweede lid)
des nachts: een wit rondom schijnend licht
overdag: een vierkant rood bord

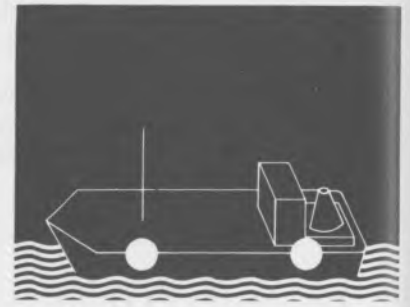


4. Schepen en drijvende inrichtingen, alsmede schepen en voorwerpen, zoals bedoeld in Voorschrift 24, letter g, van de Internationale Bepalingen, die gemeerd zijn (artikel 10)

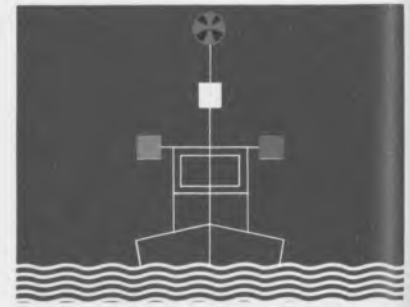
- 4.1 Met een lengte van minder dan 50 meter:
des nachts: een wit rondom schijnend licht
midscheeps aan de zijde van het vaarwater of
aan het het verst tot het vaarwater reikende
einde, zo mogelijk ter hoogte van het dek



- 4.2 Met een lengte van 50 meter of meer:
des nachts: een wit rondom schijnend licht
voor en achter aan de zijde van het vaarwater,
zo mogelijk ter hoogte van het dek

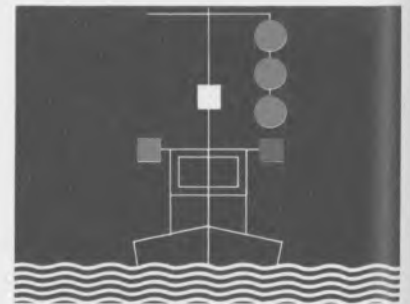


5. Politieboten (artikel 11, eerste lid)
- Politieboten in actie, alsmede andere overheids-
schepen bij de uitvoering van politiële taken,
indien daardoor de veiligheid en het vlotte
verloop van het verkeer in gevaar kan worden
gebracht: een ononderbroken blauw flinkerlicht

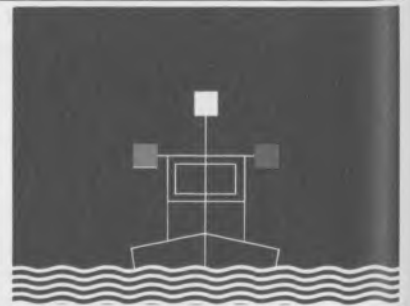


6. Douaneboten (artikel 11, tweede lid)

- 6.1 Douaneboten van de Bondsrepubliek Duitsland:
des nachts: drie groene rondom schijnende
lichten boven elkaar
overdag: een vierkante groene vlag op een
willekeurige plaats



- 6.2 Douaneboten van het Koninkrijk der Nederlan-
den:
des nachts: geen bijzondere aanduiding
overdag: een blauwe vlag met het opschrift :
"DOUANE".



Deze bijlage behoort bij het koninklijk besluit van 19 mei 1989, Stb. 237

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Stoffenlijst van de te melden goederen bij het vervoer waarvan de schepen bijzondere gevaren opleveren (artikel 21, eerste lid, en artikel 29, tweede lid)

1. Vloeibare gassen	VN-No.
Aceetaldehyde	1089
Acetaldehyde	
Ammoniak, watervrij, vloeibaar of ammoniakoplossingen	1005
Ammonia, anhydrous, liquefied or Ammonia solutions	
Butadien, gestab.	1010
Butadiene, inhibited	
Butaan of butaangasmengsels	1011
Butane or Butane mixtures	
Buteen	1012
Butylene	
Chloor	1017
Chlorine	
Dimethylamine, watervrij	1032
Dimethylamine, anhydrous	
Ethylchloride	1037
Ethyl chloride	
Ethaan, gekoeld, vloeibaar	1961
Ethane, refrigerated liquid	
Ethylamine	1036
Ethylamine (Monoethylamine)	
Etheen, gekoeld, vloeibaar	1038
Ethylene, refrigerated liquid	
Etheenoxide	1040
Ethylene oxide	
Methaan, gekoeld, vloeibaar	
of Aardgas, gekoeld, vloeibaar	1972
Methane, refrigerated liquid or Natural Gas, refrigerated liquid	
Mengsels van methylethyn en propadien, gestab.	1060
Methyl acetylene and propadiene mixtures, stabilized	
Methylbromide	1062
Methyl bromide	
Methylchloride	1063
Methyl chloride	
Propaan	1978
Propane	
Propeen	1077
Propylene	
Zwavel dioxide, vloeibaar	1079
Sulphur dioxide, liquefied	
Vinylchloride, gestab.	1086
Vinyl chloride, inhibited	

2. Chemicaliën	VN-No.
Absorbens A 1	(1992)**
Absorbent A 1	
Absorbens A 2	(1993)**
Absorbent A 2	
Absorbens A 3	(1993)**
Absorbent A 3	
Azijnzuur, ijsazijn of azijnzuuroplossing van meer dan 80 gew. % zuur	2789
Acetic acid, glacial or Acetic acid solution, more than 80 % acid, by weight	
Azijnzuuranydride	1715
Acetic anhydride	
Aceton	1090*)
Acetone	
Acetoncyaanhydrine	1541
Acetone cyanohydrin	
Acetonitril	1648
Acetonitrile	
Acrylzuur, gestab.	2218
Acrylic acid, inhibited	

Acrylonitril, gestab.	1093
Acrylonitrile, inhibited	
Adiponitril	2205
Adiponitrile	
Alcohol, gedensureerd	1986/1987**)
Alcohol, denatured	
Alcohol, industr.	1986/1987**)
Alcohol, industrial	
Allyl alcohol	1098
Allyl alcohol	
Allylchloride	1100
Allyl chloride	
Amino-ethylethanolamine	-
Aminoethylethanolamine	
Aniline	1547
Aniline	
Benzeen	1114
Benzene	
Benzylchloride	1738
Benzyl chloride	
Isobutylacrylaat, gestab.	2527
Isobutyl Acrylate, inhibited	
Butylacrylaat gestab.	2348
Butyl acrylate, inhibited	
Butanol	1120*)
Butylalcohol	
Butylethers	1149
Butyl ethers	
Normaal-butylmethacrylaat	2227
normal-Butyl methacrylate	
Isobutyraldehyde	2045
Isobutyraldehyde	
n-Butyraldehyde	1129
n-Butyraldehyde	
Kamferolie	1130
Camphor oil	
Carbololie	-
Carbolic oil	
Zwavelkoolstof (koolstofdioxide)	1131
Carbon disulphide	
Tetrachloorkoolstof (koolstoftetrachloride)	1846
Carbon Tetrachloride	
Chloorbenzeen	1134
Chlorobenzene	
Chloroform	1888
Chloroform	
Chloorhydrinen, ongezuiverd	-
Chlorohydrines, crude	
Chloropreen, gestab.	1991
Chloroprene, inhibited	
Chlorosulfonzuur met of zonder zwaveltrioxide	1754
Chlorosulphonic acid with or without sulphur trioxide	
Koolteernafta	2553
Coal tar naphtha	
Cresolen (ortho-, meta-, para-)	2076
Cresols (ortho-, meta-, para-)	
Crotonaldehyde, gestab.	1143
Crotonaldehyde, inhibited	
Cyclohexanon	1915
Cyclohexanone	
Cyclohexylamine	2357
Cyclohexylamine	
Di- (normaal-butyl)amine	2248
Di- (normal-Butyl) amine	
1,1-Dichloorethaan	2362
1.1-Dichloroethane	
1,2-Dichloorethaan (Ethyleendichloride)	1184
1.2-Dichloroethane	
Dichloorethylether	1916
Dichloroethyl ether	
Dichloormethaan (Methyleenchloride)	1593*)
Dichloromethane (Methylene chloride)	
1,1-Dichloorpropaan	-**)
1.1-Dichloropropane	

1,2-Dichloorpropan (Propeendichloride)	1279
1,2-Dichloropropane (Propylenedichloride)	
1,3-Dichloorpropan	-
1,3-Dichloropropane	
1,3-Dichloorpropeen	2047
1,3-Dichloropropene	
2,3-Dichloorpropeen	2047**)
2,3-Dichloropropene	
Diethylamine	1154
Diethylamine	
Diethylether (Ethylether)	1155
Diethylether (Ethyl ether)	
Dimethylamine, opl.	1160
Dimethylamine, solution	
Dimethylethanolamine	2051
Dimethylethanolamine	
N,N-Dimethylformamide	2265
N,N-Dimethylformamide	
1,4-Dioxaan	1165
1,4-Dioxane	
Diisopropylamine	1158
Diisopropylamine	
Epichloorhydrine	2023
Epichlorohydrin	
Ethylacrylaat, gestab.	1917
Ethyl acrylate, inhibited	
Ethylalcohol (ethanol)	1170*)
Ethyl alcohol	
Ethylbenzeen	1175*)
Ethyl benzene	
Etheenchloorhydrine	1135
Ethylene chlorohydrin	
Ethylmethacrylaat, gestab.	2277
Ethylmethacrylate, inhibited	
Etheencyaanhydrine	-
Ethylene cyanohydrin	
Etheendiamine	1604
Ethylene diamine	
Etheendibromide	1605
Ethylene dibromide	
Etheenglycolmonoethyletheracetaat	1172*)
Ethylene glycol monoethyl ether acetate	
Formaldehyde-oplossingen (45% of minder) (Formaline)	1198
Formaldehyde solutions (45% or less)	
Mierezuur (Methaanzuur)	1779
Formic acid	
Furfural	1199
Furfural (Furforol)	
Gascondensaat	(1993)**)
Gascondensate	
Heptaan	1206*)
Heptane	
Hexaan	1208*)
Hexane	
Isopreen, gestab.	1218
Isoprene, inhibited	
Bruinkoolteer	1999**)
Lignite tars	
Mesityloxyde	1229
Mesityl oxide	
Methylacrylaat, gestab.	1919
Methylacrylate, inhibited	
Methylalcohol (methanol)	1230*)
Methylalcohol (Methanol)	
Methylisocyanaat of methylisocyanaatoplossingen	2480**)
Methyl isocyanate or Methylisocyanate solutions	
Methylmethacrylaat, monomeer, gestab.	1247
Methyl methacrylate, monomer, inhibited	
alpha-Methylstyreen	2303
alpha-Methylstyrene	
Monoethylamine-oplossingen (72% of minder)	2270
Monoethylamine solutions (72% or less)	
Nerozeen	(1993)**)
Nerozene	

Nitrobenzeen	1662
Nitrobenzol	
Morfoline	2054
Morpholine	
Antiklopmiddelen voor motorbrandstof, mengsels	1649
Motor fuel anti-knock mixtures	
Salpeterzuur (70% en hoger)	2031/2032
Nitric acid (70% and over)	
1- of 2-nitropropan	2608
1- or 2-Nitropropane	
Nitrotoluenen (ortho-,meta-,para-)	1664
Nitrotouenes (ortho-,meta-,para-)	
Oleum (rokend zwavelzuur)	1831
Oleum	
Paraldehyde	1264
Paraldehyde	
Pentachloorethaan	1669
Pentachloroethane	
Fenol (gesmolten)	2312
Phenol, molten	
Fenylisocyanat	2487**)
Phenylisocyanate	
Fosforoxychloride	1810**)
Phosphorusoxychloride	
Fosfortrichloride	1809**)
Phosphorstrichloride	
Fosfor, wit, gesmolten	2447
Phosphorus, white, molten	
Fosforzuur, vloeibaar	1805
Phosphoric acid, liquid	
Propaanzuur, oplossing met niet minder dan 80% zuur	1848
Propionic acid, solution containing not less than 80% acid	
Isopropylalcohol	1219*)
iso-Propylalcohol	
Isopropylamine	1221
iso-Propylamine	
n-Propylamine	1277
n-Propylamine	
Isopropylbenzeen (cumeen)	1918*)
iso-Propylbenzene (Cumene)	
Propeenoxide	1280
Propylene oxide	
Pyridine	1282
Pyridine	
Pyrocondensaat	(1992)**)
Pyrocondensate	
Natriumhydroxyde, opl. (natronloog)	1824*)
Sodium hydroxide, solution	
Zwavelzuur	1830
Sulphuric acid	
Styreenmonomeer, gestab.	2055
Styrene monomer, inhibited	
Terpentijn	1299*)
Turpentine	
1,1,2,2-Tetrachlooretaan	1702
1.1.2.2-Tetrachloroethane	
Tetrachlooretheen (Perchlooretheen)	1897*)
Tetrachloroethylene (Perchloroethylene)	
Tetrahydrofuraan	2056
Tetrahydrofuran	
Tolueen (methylbenzeen)	1294*)
Toluene (Methylbenzol)	
Tolueendiisocyanat	2078
Toluene diisocyanate	
Trichlooretheen	1710
Trichloroethylene	
1,1,1-trichloorethaan	2831
1.1.1-Trichloroethane	
Triethylamine	1296
Triethylamine	
n-en Isovaleraldehyde	2058
n- and iso-Valeraldehyde	
Vinylacetaat, gestab.	1301
Vinyl acetate, inhibited	

Vinylethylether, gestab.	1302
Vinyl ethyl ether, inhibited	
Vinylideenchloride, gestab.	1303
Vinylidene chloride, inhibited	
Vinyltoluenen, gestab.	2618
Vinyl toluenes, inhibited	
Xylenen (dimethylbenzeen)	1307*)
Xylenes (Dimethylbenzene)	

3. Aardolie en aardolieprodukten

Opmerkingen:

De Engelse benamingen van de stoffen staan onder de Nederlandse benamingen.

De in de IMO-Code voor gas- of chemicaliëntankers (IMO = International Maritime Organization = Internationale Maritieme Organisatie) genoemde stoffen waarop de Code echter niet van toepassing is (Hoofdstuk 7), zijn door een asterisk gekenmerkt.

De niet in de IMO-Code voor gas of chemicaliëntankers genoemde stoffen zijn door twee asterisken gekenmerkt.

Deze bijlage behoort bij het koninklijk besluit van 19 mei 1989, Stb. 327

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes