



502

Besluit van 7 november 1989, houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

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 21 juli 1989, nr. S/J 31.149/89, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Hoofdafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Overwegende dat het noodzakelijk is uitvoering te geven aan de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bedoeld in artikel 1 van het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, (Trb. 1974, 51) zoals gewijzigd;

Gelet op de artikelen 4, 20 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);

De Raad van State gehoord (advies van 27 september 1989, nr. W09.89.0439);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 6 november 1989, nr. S/J 31.839/89, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Hoofdafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

1. De voor Nederland van kracht zijnde Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bedoeld in artikel 1 van het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, (Trb. 1974, 51) zoals gewijzigd, zijn van toepassing op:

a. alle schepen die in Nederland zijn geregistreerd of die gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren, met uitzondering van schepen die het recht daartoe ontleen aan de regels die in de Nederlandse Antillen of in Aruba terzake gelden:

1°. in volle zee;

2°. in de Nederlandse territoriale zee waaronder begrepen de wateren zeewaarts van de in artikel 4 vastgestelde lijn;

3°. op alle niet-Nederlandse wateren die met de volle zee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen;

b. alle andere schepen in de Nederlandse territoriale zee waaronder begrepen de wateren zeewaarts van de in artikel 4 vastgestelde lijn.

2. Het bepaalde in het eerste lid, aanhef en onder a, ten 2^o en onder b, is niet van toepassing voor zover bij of krachtens de wet dan wel bij of krachtens een voor Nederland van kracht zijnd verdrag of besluit van een volkenrechtelijke organisatie afwijkende voorschriften zijn vastgesteld.

3. Het bepaalde in het eerste lid, aanhef en onder a, ten 3^o, is niet van toepassing voor zover door de daartoe bevoegde autoriteiten afwijkende voorschriften voor bedoelde wateren zijn vastgesteld.

Artikel 2

Voor de toepassing van dit besluit geldt de Nederlandse vertaling van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, zoals bekend gemaakt in het Tractatenblad.

Artikel 3

1. Onze minister is bevoegd aanvullende of afwijkende voorschriften, bedoeld in Voorschrift 1, onder c en e, van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, vast te stellen.

2. Onze minister maakt de verkeersscheidingsstelsels, bedoeld in Voorschrift 1, onder d, van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bekend in de Staatscourant.

Artikel 4

1. De in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn loopt langs de zuidwestelijke grens van de Eemsmonding zoals omschreven in het Eems-Dollard-verdrag (Trb. 1960, 69) tot het punt waar zij wordt gesneden door de lijn die loopt van de Grote Kaap op Rottumeroog (53°32'.7 N, 06°34'.7 O) over de lichttoren op Schiermonnikoog (53°29'.2 N, 06°08'.9 O) naar de Oostkaap op Ameland (53°27'.8 N, 05°55'.8 O), vervolgens van de lichttoren op Ameland (53°27'.0 N, 05°37'.6 O) naar de Noordkaap op Terschelling (53°26'.6 N, 05°32'.8 O), voorts van de lichttoren Brandaris op Terschelling (53°21'.7 N, 05°12'.8 O) naar de lichttoren Vuurduin op Vlieland (53°17'.8 N, 05°03'.6 O), dan van paal 35 ZW op Vlieland (53°13'.3 N, 04°52'.2 O) naar de lichttoren Eierland op Texel (53°11'.0 N, 04°51'.4 O), vervolgens van paal Onrust Z op Texel (52°59'.6 N, 04°43'.7 O) naar de lichttoren Kijkduin bij Den Helder (52°57'.4 N, 04°43'.7 O), vandaar langs de Noord- en Zuidhollandse kustlijn en de kustlijn van de Maasvlakte, van Voorne, Goeree, Schouwen, Noord-Beveland en Walcheren – en van de dammen daartussen – tot het snijpunt van de kustlijn van Walcheren met de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg, vandaar tot de positie 51°37'.0 N, 03°27'.2 O, vandaar tot de positie 51°35'.6 N, 03°23'.3 O, vandaar tot de positie 51°34'.0 N, 03°22'.2 O, vandaar tot de positie 51°24'.7 N, 03°17'.9 O, en vandaar naar grenspaal 369 op de grens tussen Nederland en België. De lijn loopt over de zeehoofden van de havens.

2. De in het eerste lid beschreven lijn is aangegeven op de bij dit besluit gevoegde kaart.

Artikel 5

1. Overtreding van de tot de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, behorende Voorschriften 2, onder a, 5 tot en met 7, 8 onder a, b en d tot en met f, 9, 10 onder b tot en met j, 12 onder a, 13 onder a, c en d, 14 onder a en c, 15 tot en met 18, 19 onder

b tot en met e, 22 tot en met 24, 25 onder a en c tot en met e, 26 onder a tot en met c en e, 27 onder a tot en met f, 29, 30 onder a, c en d, 31, 33, 34, 35 onder a tot en met i, 36 en 37, is een strafbaar feit.

2. Onze Minister maakt de wijzigingen in de tot de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, behorende voorschriften, die gevolgen hebben voor de strafbaarheid ingevolge het eerste lid, bekend in de Staatscourant.

Artikel 6

1. Het besluit van 4 augustus 1976 (Stb. 773), houdende vaststelling van Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, wordt ingetrokken, met dien verstande dat de krachtens dat besluit bekend gemaakte verkeersscheidingsstelsels worden geacht te zijn bekend gemaakt krachtens dit besluit.

2. Het besluit van 13 mei 1981 (Stb. 314), houdende vaststelling van de lijn bedoeld in artikel 2, tweede lid, onder a, ten 2° en onder b, van de Zeeaanvaringswet 1977 (Stb. 1979, 196), wordt ingetrokken.

Artikel 7

Dit besluit treedt in werking met ingang van 19 november 1989.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de 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, 7 november 1989

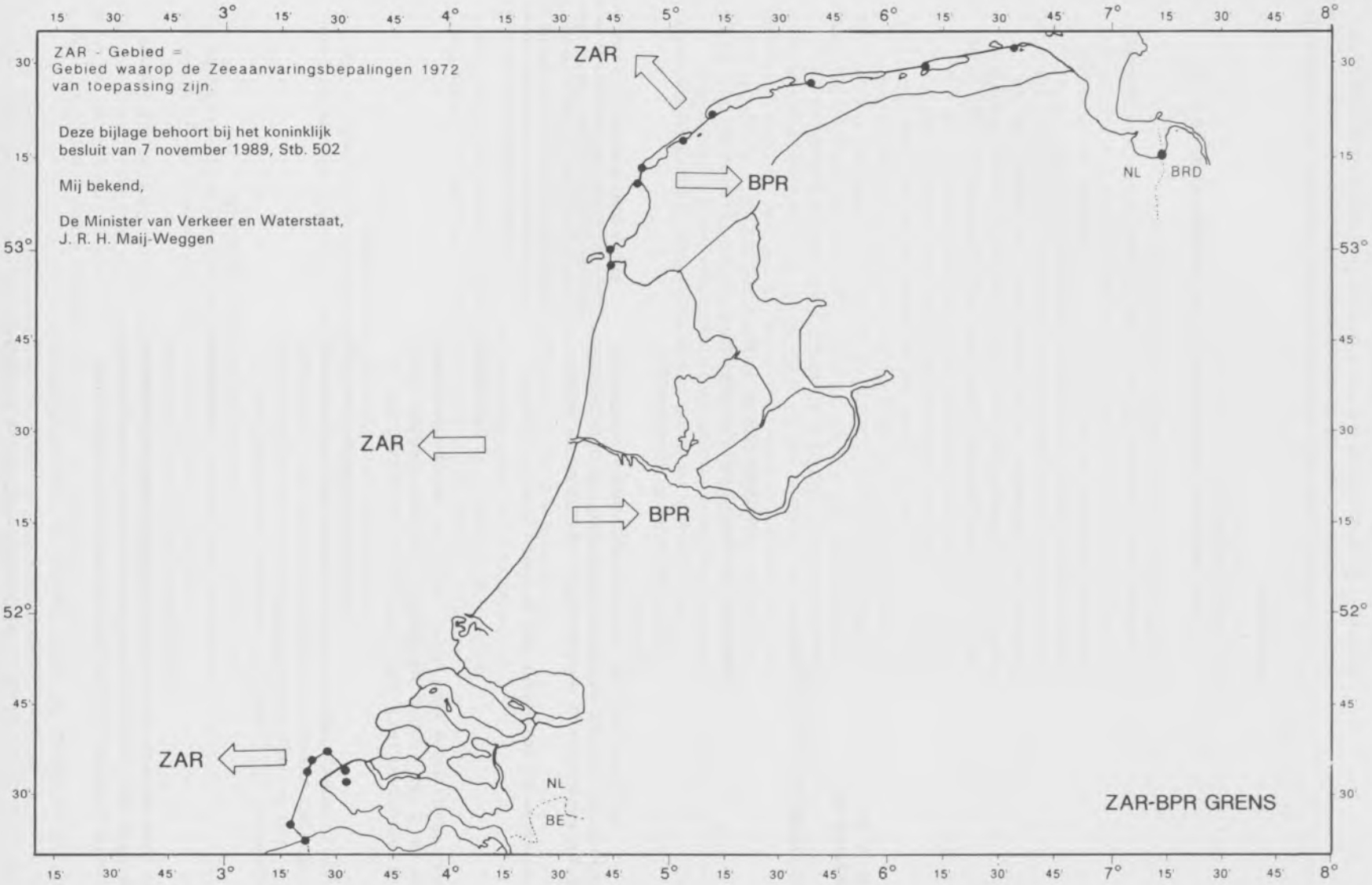
Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *zestiende* november 1989

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 december 1989, nr. 242.



NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, waarbij de daaraan gehechte Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, werden vastgesteld. De authentieke Engelse en Franse tekst en de Nederlandse vertaling zijn opgenomen in Tractatenblad 1974, 51. Het Verdrag is op 15 juli 1977 internationaal (ook voor Nederland) in werking getreden.

Op basis van de Wet van 11 juli 1882 (Stb. 86), houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen of aandrijvingen op zee, werd bij Besluit van 4 augustus 1976 (Stb. 773) uitvoering gegeven aan het Verdrag van 1972 door vaststelling van (nationale) Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, welke praktisch identiek zijn aan de Internationale Bepalingen.

Op 1 november 1981 werd de Wet van 1882 vervangen door de Wet van 21 maart 1979 (Stb. 196), houdende nieuwe bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Zeeaanvaringswet 1977), waaraan het Besluit van 1976 werd «opgehangen». Op eerstgenoemde datum trad ook de eerste wijziging van het Besluit van 1976 (zie Besluit van 30 juli 1980, Stb. 438) in werking, waardoor het mogelijk werd verkeersscheidingsstelsels niet meer bij algemene maatregel van bestuur, maar bij ministeriële regeling vast te stellen.

Op 19 november 1981 heeft de IMO bij resolutie A.464 (XII) voor het eerst een aantal wijzigingen op de Internationale Bepalingen aangenomen (Trb. 1982, 45), hetgeen noopte tot aanpassing van de nationale wetgeving. Zulks is geschied middels een tweede wijziging van het Besluit van 1976 (Besluit van 11 april 1983 (Stb. 178)).

Op 1 september 1988 is de Wet van 7 juli 1988, houdende algemene regeling met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de binnenwateren en op zee (Scheepvaartverkeerswet, Stb. 352) in werking getreden en werd de Zeeaanvaringswet 1977 ingetrokken. Het Besluit van 1976 (zoals gewijzigd) werd sindsdien geacht te zijn vastgesteld krachtens eerstgenoemde wet.

Op 19 november 1987 heeft de IMO bij resolutie A.626 (15) opnieuw een aantal wijzigingen op de Internationale Bepalingen aangenomen, die op 19 november 1989 internationaal (ook voor Nederland) in werking zullen treden. Voor de inhoud daarvan zij ter bekorting verwezen naar Tractatenblad 1988, 118. Hieronder zal daar nader op worden ingegaan.

2. Vorm en inhoud van het besluit

Artikel 1 van het Verdrag van 1972 bepaalt dat de Partijen bij dit Verdrag zich verbinden uitvoering te geven aan de Internationale Bepalingen.

Zoals blijkt uit het Besluit van 1976 is bedoelde verplichting tot uitvoering in het verleden opgevat als een verplichting om de in het Tractatenblad bekend gemaakte Internationale Bepalingen om te zetten in nationale Bepalingen en deze in het Staatsblad te publiceren. Ook bovenbedoelde eerste wijzigingen van de Internationale Bepalingen zijn op genoemde wijze in de Nederlandse wetgeving opgenomen.

Wanneer men de Internationale Bepalingen echter naar hun inhoud beziet, kan men deze aanmerken als internationale voorschriften die binnen de Nederlandse rechtsorde rechtstreeks kunnen worden toegepast als zijnde een ieder verbindende bepalingen in de zin van artikel 93 van de Grondwet.

Naar het oordeel van ondergetekende wordt aan de formele verplichting om uitvoering te geven aan de Internationale Bepalingen ruimschoots voldaan door deze van toepassing te verklaren binnen de Nederlandse rechtsorde op de wijze als is geschied in artikel 1 van het onderhavige besluit. Anderzijds blijkt daaruit dat het karakter van de Internationale Bepalingen als normen van internationaal recht gehandhaafd wordt en meer rekening wordt gehouden met het internationale karakter van de zeescheepvaart. Door deze opzet wordt in elk geval bereikt dat de samenhang tussen de internationale regeling en de uitvoering daarvan in de Nederlandse wetgeving duidelijker dan voorheen tot zijn recht komt.

In concreto betekent de in het besluit neergelegde nieuwe wijze van uitvoering geven, dat de Internationale Bepalingen vanaf 19 november 1989 (datum waarop de in Tractatenblad 1988, 118 opgenomen wijzigingen van de Internationale Bepalingen mede voor Nederland van kracht worden en tevens datum waarop het besluit in werking treedt) als internationale voorschriften van toepassing zullen zijn en dat ook latere (soortgelijke) wijzigingen die voor Nederland van kracht worden (hetgeen uit het Tractatenblad zal blijken) automatisch van toepassing zullen zijn.

Slechts indien in de toekomst daadwerkelijk uitvoering gegeven dient te worden aan verplichtingen voortvloeiende uit het Verdrag van 1972 of aanvullende dan wel afwijkende (nationale) voorschriften nodig geacht worden, zal er reden zijn om dit besluit aan te passen c.q. een ministeriële regeling te treffen als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit.

Voor de goede orde zij in dit verband vermeld dat het feit dat de tekst van de Zeeaanvaringsbepalingen niet meer in het Staatsblad, maar in het Tractatenblad te vinden is, niet maakt dat deze minder toegankelijk is voor de justitiabelen. Ondergetekende zal overigens tijdig in de Staatscourant melden wanneer wijzigingen voor Nederland van kracht worden en deze – voor zover nodig – van een toelichting voorzien.

Blijkens de in de inleiding van deze toelichting genoemde Tractatenbladen is de authentieke tekst van het Verdrag van 1972 en van de daaraan gehechte Internationale Bepalingen (inclusief de wijzigingen daarop) in de Engelse en Franse taal gesteld. Wel is telkens in hetzelfde Tractatenblad een Nederlandse vertaling opgenomen. Dat zal ook bij toekomstige wijzigingen van de Internationale Bepalingen het geval zijn.

In artikel 2 van het onderhavige besluit echter is bepaald dat de Nederlandse vertaling geldt. Dit is in hoofdzaak gedaan omdat het bij de overgrote meerderheid der Internationale Bepalingen gaat om concrete gedragingen waarvan de overtreding strafbaar is gesteld, en de omschrijving der strafbare feiten hier te lande – zoals te doen gebruikelijk – in de Nederlandse taal geschiedt.

Voor de goede orde zij overigens opgemerkt dat bij de interpretatie van de Nederlandse tekst van enig voorschrift uit de Internationale Bepalingen uiteraard teruggegrepen kan worden naar de daaraan ten grondslag liggende Engelse of Franse verdragstekst.

De verdere inhoud van het besluit zal bij de artikelsgewijze behandeling besproken worden.

3. Toelichting op de IMO-wijzigingen als vermeld in Trb. 1988, 118

Uitgaande van de Nederlandse vertaling van de Internationale Bepalingen opgenomen in Trb. 1974, 51, zoals voor het eerst gewijzigd (zie Trb. 1982, 45), volgt hieronder een toelichting op de wijzigingen vermeld in Trb. 1988, 118.

ad Voorschrift 1(e): Deze bepaling heeft betrekking op schepen van bijzondere constructie en staat afwijking in plaatsing, aantal en zichtbaarheid van lichten, dagmerken en fluiten slechts toe indien dit de bijzondere functie van het schip belemmert. Deze mogelijkheid tot afwijking is nu verruimd doordat de koppeling met de bijzondere functie van het schip is vervallen.

ad Voorschrift 3(h): Niet alleen de waterdiepte maar ook de beschikbare breedte van het vaarwater dient te worden gebruikt als factor om vast te stellen of een schip beschouwd mag worden als «een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid». Een schip dat vaart in een gebied met een geringe kielspeling maar met voldoende ruimte om uit te wijken, dient dus niet te worden aangemerkt als «een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid».

ad nieuw Voorschrift 8(f): Dit voorschrift dient ter voorkoming van misverstanden over de betekenis van de term «niet belemmeren» in de voorschriften ter vermindering van aanvaring.

ad Voorschrift 10(a). Met de toevoeging van: «en ontheft schepen niet van hun verplichtingen op grond van enig ander voorschrift» wordt duidelijk gemaakt, dat in een verkeersscheidingsstelsel ook de andere voorschriften (bijvoorbeeld betreffende het uitwijken bij gevaar voor een aanvaring) van toepassing zijn.

ad Voorschrift 10 (c): Het kruisen van verkeersbanen onder een rechte hoek heeft in de praktijk tot veel misverstanden geleid, met name indien dit kruisen geschiedt onder invloed van stroom en/of wind. In de nieuwe tekst wordt duidelijk gemaakt dat de voorliggende koers hierbij bepalend is en niet de koers over de grond.

ad Bijlage I punt 2 (d): Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag behalve de boordlichten, in plaats van het vaste top- en heklicht, een rondom schijnend licht voeren (voorschrift 23). In dit voorschrift was het niet duidelijk dat de boordlichten altijd gevoerd moeten worden. De onderhavige wijziging strekt daartoe.

ad Bijlage I punt 10 (a en b): Met deze wijziging wordt duidelijk gemaakt dat voor ankerlichten voor zeilschepen en lichten voor onmanoeuvreerbare zeilschepen dezelfde eisen betreffende de verticale sector gelden als voor andere schepen.

ad Bijlage IV nieuw punt 1 (o): Dit onderdeel behelst een verwijzing naar nieuwe radionoodseinen die in het wereldwijde Maritieme Nood- en Veiligheidssysteem (GMDSS) worden gebruikt.

4. Dereguleringsaspecten

Door de gekozen opzet van het besluit kan thans gesproken worden van een belangrijke vereenvoudiging van de regelgeving. Immers, zoals boven reeds aangegeven is er naast de bekendmaking van de Internationale Bepalingen en de wijzigingen daarop in het Tractatenblad, geen noodzaak meer om deze – zoals voorheen te doen gebruikelijk was – om te zetten in nationale Bepalingen en ook die te publiceren (in het Staatsblad).

5. Artikelsgewijze behandeling

Artikel 1

Het bepaalde in dit artikel komt grotendeels overeen met de inhoud van artikel 2 van de oude Zeeaanvaringswet 1977.

In het eerste lid, onderdeel a, zijn Antilliaanse en Arubaanse schepen die ook gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren, uitgezonderd. Zij vallen onder de buitenlandse schepen als bedoeld in onderdeel b.

Het tweede lid ziet op afwijkende regelingen als opgenomen in het Bijzonder Reglement Rotterdamse waterweg (Stb. 1980, 476), het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620) en het Scheepvaartreglement Eemsmonding (Trb. 1987, 15).

Het derde lid heeft betrekking op de situatie waarin buitenlandse bevoegde autoriteiten afwijkende voorschriften hebben vastgesteld voor de wateren onder hun rechtsmacht en spreekt eigenlijk voor zichzelf.

Artikel 2

Voor een toelichting op dit artikel zij verwezen naar de voorlaatste alinea van paragraaf 2. Het betreft in het bijzonder de toepassing van de artikelen 1 en 5 van het besluit.

Artikel 3

Het eerste lid geeft toepassing aan het bepaalde in artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. In voorkomend geval zullen bedoelde voorschriften door ondergetekende uiteraard in overleg met de betrokken bewindslieden worden vastgesteld.

In het tweede lid wordt bepaald dat de door de IMO aangenomen verkeersscheidingsstelsels, die – anders dan de Internationale Bepalingen zelf – niet in het Tractatenblad worden bekend gemaakt, in de Staatscourant zullen worden gepubliceerd. Dit is een voortzetting van de huidige praktijk.

Voor het overige zij verwezen naar de toelichting bij artikel 6, eerste lid.

Artikel 4

De in het eerste lid vastgestelde nieuwe binnengrens van het toepassingsgebied van de Internationale Bepalingen loopt met name in het Waddengebied en de Zeeuwse wateren over vaste punten zoals vuurtorens, kapen en dammen en is dus duidelijker dan de oude lijn zoals die werd beschreven in het Besluit van 13 mei 1981 (Stb. 314).

In verband hiermede is ondergetekende voornemens de buitengrens van het toepassingsgebied van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) (BPR) aan te passen d.w.z. te doen samenvallen met bovenvermelde binnengrens.

Artikel 5

Het eerste lid geeft uitvoering aan artikel 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet, waarin bepaald wordt dat overtreding van krachtens deze wet gestelde regels slechts een strafbaar feit vormt voor zover dit in die regels uitdrukkelijk is bepaald.

De vermelde Voorschriften waarvan de overtreding is strafbaar gesteld, dienen uiteraard in samenhang met de Voorschriften betreffende de toepasselijkheid daarvan (Voorschriften 4, 10, onder a, 11, 19, onder a en 20) te worden gezien. Dit betekent dat in het proces-verbaal de elementen die de toepasselijkheid regelen, dienen te worden vermeld.

Voor de goede orde zij vermeld dat overtreding van de Voorschriften ook in de oude Zeeaanvaringswet 1977 strafbaar werd gesteld.

Ondergetekende acht het in het bijzonder ten aanzien van Voorschriften, waarvan de overtreding een strafbaar feit is, gewenst uitdrukkelijk bekend te maken wanneer en in hoeverre daarin wijziging is gekomen. Zulks is bepaald in het tweede lid.

Daarmede kan uiteraard niet volstaan worden in geval er sprake is van nieuwe voorschriften die een strafbaarstelling inhouden; dan zal het besluit, in casu artikel 5, eerste lid, aangepast moeten worden.

Artikel 6

In het eerste lid is aangegeven dat het onderhavige besluit strekt tot vervanging van het Besluit van 1976, waarbij de nationale Zeeaanvaringsbepalingen werden vastgesteld.

Daarin is tevens een voorziening getroffen om te voorkomen dat de wettelijke basis zou ontvallen aan de verkeersscheidingsstelsels, die reeds krachtens het Besluit van 1976 zijn vastgesteld en bekend gemaakt in de Staatscourant.

Wat betreft het tweede lid zij verwezen naar de toelichting bij artikel 4.

Artikel 7

De inwerkingtreding van het besluit is bepaald op 19 november 1989, de datum waarop de in Tractatenblad 1988, 118 opgenomen IMO-wijzigingen internationaal (ook voor Nederland) van kracht worden.

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