



---

## 170

### **Besluit van 27 februari 1996, houdende vaststelling van aanvullende bepalingen voor de scheepvaart in de territoriale zee (Scheepvaartreglement territoriale zee)**

---

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 12 juli 1995, nr. S/J 13.399/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Gelet op de artikelen 4, eerste, en derde lid, 12, 18, 31, tiende lid, en 36 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 11 september 1995, nr. W09.95.0353);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 februari 1996, nr. S/J-96000464, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

*Paragraaf 1. Algemene bepalingen*

#### **Toepassingsgebied**

##### **Artikel 1**

1. Onverminderd de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51), zoals gewijzigd, is dit besluit van toepassing in het gedeelte van de territoriale zee dat zeewaarts is gelegen van de lijn, zoals beschreven in artikel 4, eerste lid, van het besluit van 7 november 1989, houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 502), behoudens dat gedeelte van de territoriale zee dat gemeentelijk is ingedeeld.

2. Het eerste lid is, voor wat de uitzondering van de toepasselijkheid in het gemeentelijk ingedeelde deel van de territoriale zee betreft, niet van toepassing ten aanzien van:

- a. de verkeerstekens die zijn opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage 2;
- b. een aanloopgebied.

## **Begripsbepalingen**

### **Artikel 2**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. bevoegde autoriteit: de als zodanig door Onze Minister voor een bepaald gebied aangewezen persoon;
- b. bijzonder transport: een schip of ander drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert, of een zodanig bijzonder karakter heeft, dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt, dan wel zinkt of lading verliest;
- c. klein schip: een schip waarvan de lengte minder dan 20 m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van:
  - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren,
  - een veerpont,
  - een vissersschip,
  - een sleepboot;
- d. aanloopgebied: een gebied als omschreven in de bij dit besluit behorende bijlage 1;
- e. territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de Nederlandse territoriale zee, behoudens de in de bij dit besluit behorende bijlage 1 omschreven aanloopgebieden;
- f. exploitant: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;
- g. een schip dat bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagiersschip, waarmee wordt vervoerd:
  - een schadelijke stof als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen; of
  - een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965.

## **Verantwoordelijkheid**

### **Artikel 3**

De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit besluit, tenzij uit de desbetreffende bepaling anderszins blijkt.

## **Voorzorgsmaatregelen**

### **Artikel 4**

Ook bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit besluit, worden alle voorzorgsmaatregelen genomen die volgens goede zeeman-schap zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat door of vanaf het schip:

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel waterstaatswerken, kustverdedigingen, of andere werken en inrichtingen van welke aard ook; of
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

## **Meld-, uitluister- en communicatieplicht**

### **Artikel 5**

1. Een schip dat op weg is naar een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaats of laad- of losinrichting, of naar een binnengaats gelegen Nederlandse scheepvaartweg, meldt zich bij het binnenvaren van een aanloopgebied en voor vertrek van een plaats gelegen binnen een dergelijk gebied.

2. De in het eerste lid bedoelde melding geschiedt op het voor het desbetreffende aanloopgebied voorgeschreven marifoonkanaal.

3. Bij de in het eerste lid bedoelde melding, worden gegevens verstrekt met betrekking tot de positie van het schip, het tijdstip van aankomst of vertrek daarvan, alsmede gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.

4. Een schip als bedoeld in het eerste lid, luistert in een aanloopgebied uit, en neemt, indien nodig, op het voorgeschreven marifoonkanaal aan ter plaatse gevoerde communicatie deel.

5. De in het eerste lid bedoelde meldplicht is niet van toepassing op een klein schip, behoudens wanneer het een klein schip betreft dat bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert.

6. De in het vierde lid bedoelde uitluister- en communicatieplicht is niet van toepassing op een klein schip, behoudens wanneer het een klein schip betreft dat bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert, of wanneer het een klein schip betreft dat is uitgerust met een marifoon.

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld ten aanzien van de wijze van melden en ten aanzien van de te verstrekken gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.

## **Mededelingsplicht**

### **Artikel 6**

Van een schip wordt zo spoedig mogelijk aan de bevoegde autoriteit medegedeeld dat het:

- a. aan de grond is geraakt of gezonken;
- b. in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;
- c. een boei, baken of waterstaatswerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;
- d. in een toestand verkeert waardoor de manoeuvreerbaarheid of de veiligheid nadelig wordt beïnvloed; of
- e. voorwerpen of stoffen heeft verloren of dreigt te verliezen, die het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen.

## **Bijzonder transport**

### **Artikel 7**

1. Een bijzonder transport vaart niet dan met toestemming van de bevoegde autoriteit.

2. In afwijking van het eerste lid vaart een bijzonder transport dat zich achtereenvolgens in meerdere aanloopgebieden begeeft, niet dan met toestemming van de bevoegde autoriteit voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden.

3. Het verlenen of onthouden van toestemming als bedoeld in het

tweede lid geschiedt in overleg met de bevoegde autoriteit van het aanloopgebied waarin het bijzonder transport zich begeeft.

### **Voor anker gaan**

#### **Artikel 8**

Een schip gaat in een aanloopgebied niet voor anker, dan na daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming te hebben verkregen.

### **Bescherming van verkeerstekens**

#### **Artikel 9**

Een schip meert niet af aan een verkeersteken.

### **Radarreflector**

#### **Artikel 10**

Een klein schip voert in een aanloopgebied een radarreflector die dat schip voor radar zichtbaar maakt.

### **Verkeersaanwijzingen**

#### **Artikel 11**

Verkeersaanwijzingen worden opgevolgd.

### **Evenementen**

#### **Artikel 12**

1. Een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement, oefeningen en trainingen daaronder begrepen, waarbij een of meer schepen zijn betrokken of waarbij zich personen anders dan op een schip te water bevinden, vindt niet plaats, tenzij dat minimaal 6 weken van tevoren bij de bevoegde autoriteit is gemeld.
2. Een activiteit als bedoeld in het eerste lid die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen, vindt niet plaats, tenzij daartoe toestemming van de bevoegde autoriteit is verkregen.
3. In afwijking van het tweede lid vindt een in het eerste lid bedoelde activiteit die zich over meerdere aanloopgebieden uitstrekt, niet plaats dan met toestemming van de bevoegde autoriteit voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden.
4. Het verlenen of onthouden van toestemming als bedoeld in het derde lid geschiedt in overleg met de bevoegde autoriteit van het aanloopgebied waarin de in het eerste lid bedoelde activiteit plaatsvindt.

### **Toestemming laden, lossen en bunkeren**

#### **Artikel 13**

Een schip wordt niet geladen, gelost, of gebunkerd, tenzij daartoe door de bevoegde autoriteit toestemming is verleend.

*Paragraaf 3. Tijdige melding als voorwaarde voor binnenvaren haven, ankerplaats, of laad- of losinrichting*

### **Tijdige melding**

#### **Artikel 14**

1. Een schip dat bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert, vaart geen in Nederland gelegen haven, ankerplaats, of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting binnen, tenzij de kapitein, de exploitant of de agent,
  - indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was, bij die afvaart, of
  - indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was en de reis minder dan 24 uur zou gaan duren, minimaal 24 uur tevoren, of
  - indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting niet bekend was, zodra deze bekend was, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee, aan de bevoegde autoriteit van de eerste haven of ankerplaats van bestemming in Nederland, of aan de bevoegde autoriteit van de eerste in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting waarnaar het schip op weg is, de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een oorlogsschip of een ander schip van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt.

*Paragraaf 4. Verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken*

### **Vaststellen van verkeerstekens**

#### **Artikel 15**

De bij dit besluit behorende bijlage 2 vermeldt de verkeerstekens ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin.

### **Opvolgen van en rekening houden met verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken**

#### **Artikel 16**

1. Een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken inhoudende een gebod of verbod wordt opgevolgd.
2. Met een verkeersteken ter markering, of met een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken inhoudende een aanbeveling of inlichting, wordt rekening gehouden.

*Paragraaf 5. Bijzondere bepalingen*

### **Regels voor een diepstekend schip**

#### **Artikel 17**

1. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de deelname aan het scheepvaartverkeer door:
  - a. schepen in de Eurogeul en de Maasgeul, met een diepgang van 174 decimeter (57 voet) of meer;

- b. schepen in de IJgeul, met een diepgang van 137 decimeter (45 voet) of meer.
2. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen slechts voorschriften inhouden aangaande:
- a. de toegelaten afmetingen van een schip;
  - b. de bouw, de uitrusting, het motorvermogen en de manoeuvreerbaarheid van een schip;
  - c. de grootste snelheid waarmee mag worden gevaren;
  - d. de meteorologische omstandigheden waaronder mag worden gevaren; of
  - e. de minimale waterdiepte onder de kiel en in verband daarmee het tijdstip waarop een schip zich op een bepaalde plaats mag bevinden.

### **Invullen en overhandigen controlelijst**

#### **Artikel 18**

1. De kapitein van een schip dat bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert, stelt een controlelijst van een door Onze Minister vast te stellen model ter beschikking van de bevoegde autoriteit, wanneer deze daarom verzoekt.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een oorlogsschip of een ander schip van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt.

### **Aan toestemming te verbinden voorschriften**

#### **Artikel 19**

Aan een toestemming als bedoeld in de artikelen 7, eerste en tweede lid, 8, 12, tweede en derde lid, en 13, kunnen voorschriften worden verbonden.

#### *Paragraaf 6. Strafbepaling*

### **Strafbaarstelling**

#### **Artikel 20**

Overtreding van de bij of krachtens de artikelen 4, 5, eerste, tweede tot en met vierde en zevende lid, 6, 7, eerste en tweede lid, 8, 9, 10, 11, 12, eerste, tweede en derde lid, 13, 14, eerste lid, 16, 17, en 18, eerste lid, gestelde regels, alsmede overtreding van de aan toestemming verbonden voorschriften, is een strafbaar feit.

#### *Paragraaf 7. Wijzigingen in andere besluiten*

### **Wijzigingen Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen**

#### **Artikel 21**

Het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 2, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel c wordt «verkeersaanwijzingen» vervangen door: verkeersaanwijzing.

2. Onder verlettering van de onderdelen e tot en met l in f tot en met m, wordt een nieuw onderdeel e ingevoegd, luidende:

e. bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeerstek: een schriftelijke mededeling aan het scheepvaartverkeer waarmee aan dat verkeer wordt gegeven:

1°. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van het vaarwater, of

2°. een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag op een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van het vaarwater.

B. In artikel 9, tiende lid, wordt «Het verbod geldt evenmin voor een schip waarvoor, zonder dat het dit licht of dit dagmerk voert, overeenkomstig het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) een certificaat van goedkeuring is verleend, indien het voldoet» gewijzigd in:

Het verbod geldt evenmin voor een schip dat, zonder dat het dit licht of dit dagmerk voert, is voorzien van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) Bijlage B1 Rn 10.282 en Bijlage B2 Rn 210.282, en dat voldoet.

C. In artikel 25 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het tweede lid, onderdelen a, b, en c, komt als volgt te luiden:

2.a. Een binnenschip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) Bijlage B1 Rn. 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

– bij nacht: één rondom zichtbaar blauw licht;

– bij dag: één blauwe kegel met de punt naar beneden.

In plaats van één blauwe kegel, kan ook één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

b. Een binnenschip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 RN 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

– bij nacht: twee rondom zichtbare blauwe lichten;

– bij dag: twee blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van twee blauwe kegels, kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

c. Een binnenschip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in ADNR Bijlage B1 Rn 10.500, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

– bij nacht: drie rondom zichtbare blauwe lichten;

– bij dag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van drie blauwe kegels, kunnen ook telkens drie blauwe kegels op het voor en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

2. Het tweede lid, onderdeel e, komt als volgt te luiden:

e. Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, geladen met verschillende gevaarlijke stoffen, als bedoeld onder a, b, en c, moet uitsluitend de lichten of kegels voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens dit lid het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

3. Na het derde lid wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Een binnenschip, dat in het bezit is van een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn 10.282 of Bijlage B2 Rn 210.282 en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, mag, indien het gelijktijdig geschut wil worden met een schip dat de tekens van het tweede lid, onder a, moet voeren, bij nadering van een sluis de tekens, bedoeld in het tweede lid, onder a, voeren.

D. In artikel 38, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel b wordt «22,80 meter» gewijzigd in: 23,00 meter.

2. Onderdeel c komt te luiden:

c. voor duwstellen:

lengte: 200 meter

breedte: 23 meter

diepgang: 4,00 meter wat de Oostsluis betreft.

E. In artikel 55 wordt na «tot en met 59,» de volgende zinsnede ingevoegd: alsmede overtreding van de aan een vergunning, ontheffing of toestemming verbonden voorschriften,.

F. De bijlagen 2, 3 en 4 komen te vervallen.

G. De tekst bij verkeersteken C.3 van bijlage 5 komt te luiden:

Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater; eventueel de beschikbare breedte aangegeven in meters.

H. De tekst «invaart of uitvaart sluis en doorvaart gesloten brug toegestaan» bij het laatste verkeersteken in onderdeel G.4,2 van bijlage 5 komt te luiden: invaart of uitvaart sluis en doorvaart brug toegestaan.

## **Wijzigingen Scheepvaartreglement Westerschelde 1990**

### **Artikel 22**

Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 2, tweede lid, onderdeel n, wordt «een door de Rijkshavenmeester Westerschelde» vervangen door: een door of namens de Rijkshavenmeester Westerschelde.

B. In artikel 9, wordt, onder vernummering van het achtste lid in negende lid, een nieuw achtste lid ingevoegd, luidende:

8. Het is verboden herstellings-, schoonmaak-, ontgassings-, ontsmettings-, of andere werkzaamheden op of aan schepen te verrichten, wanneer deze gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kunnen opleveren, tenzij die werkzaamheden plaatsvinden met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

C. In artikel 31 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het zesde lid, onderdelen a, b, en c, komt als volgt te luiden:

6.a. Een binnenschip geladen met bepaalde brandbare stoffen, bedoeld in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) Bijlage B1 Rn. 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

– bij nacht: één rondom zichtbaar blauw licht;

– bij dag: één blauwe kegel met de punt naar beneden.

In plaats één blauwe kegel, kan ook één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

b. Een binnenschip geladen met bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen, bedoeld in ADNR Bijlage B1 RN 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:



- bij nacht: twee rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag: twee blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van twee blauwe kegels, kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

c. Een binnenschip geladen met bepaalde ontplofbare stoffen, bedoeld in ADNR Bijlage B1 Rn 10.500, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: drie rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van drie blauwe kegels, kunnen ook telkens drie blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

2. Het zesde lid, onderdeel e, komt als volgt te luiden:

e. Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, geladen met verschillende gevaarlijke stoffen als bedoeld onder a, b, en c moet uitsluitend de lichten of kegels voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens dit lid het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

D. In artikel 51 wordt, onder vernummering van het eerste en tweede lid, in respectievelijk derde en vierde lid, een nieuw eerste en tweede lid ingevoegd, luidende:

1. De kapitein of schipper van een schip dat behoort tot een door de Rijkshavenmeester Westerschelde aangewezen categorie van schepen, moet zich in de door de Rijkshavenmeester Westerschelde aangegeven gevallen melden op het door deze aangewezen marifoonkanaal.

2. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan nadere voorschriften stellen met betrekking tot de inhoud van de melding en de wijze waarop de melding dient plaats te vinden.

E. In artikel 54 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift komt te luiden: Verkeersaanwijzingen.
  2. In het eerste lid wordt «door de Rijkshavenmeester Westerschelde» vervangen door: door of namens de Rijkshavenmeester Westerschelde.
- F. In artikel 56 wordt na «tot en met 60,» de volgende zinsnede ingevoegd: alsmede overtreding van de aan een vergunning, ontheffing of toestemming verbonden voorschriften,.

G. De bijlagen 2, 3 en 4 komen te vervallen.

## **Wijzigingen Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer**

### **Artikel 23**

Het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer<sup>3</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 2 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel b wordt Rijnvaartpolitierglement 1983, gewijzigd in: Rijnvaartpolitierglement 1995.

2. In onderdeel e wordt aan het slot «en» geschrapt, wordt in onderdeel f de punt vervangen door: «, en,» en wordt een onderdeel g, toegevoegd, luidende:

g. voor wat betreft het Scheepvaartreglement territoriale zee, de bij dat besluit behorende bijlage 2.

B. In artikel 13 wordt, onder vernummering van het tweede in zesde lid, een nieuw tweede, derde, vierde, en vijfde lid ingevoegd, luidende:

2. In de Nederlandse territoriale zee kan in verband met militaire

oefeningen, door middel van een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken een verbod worden uitgevaardigd met betrekking tot het zich bevinden in een bepaald gedeelte daarvan.

3. In een aanloopgebied als bedoeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee, kan door middel van een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken een verbod worden uitgevaardigd met betrekking tot:

- het zich bevinden in een bepaald gedeelte van het aanloopgebied,
- voorbijlopen,
- ontmoeten,
- voor anker gaan,
- het laten slepen van ankers, kabels en kettingen,
- koers kruisen,
- het veroorzaken van hinderlijke waterbeweging,
- het sluiten van een deel van het aanloopgebied voor:
  - kleine schepen,
  - waterskiërs,
  - zeilschepen,
  - door spierkracht voortbewogen schepen,
  - zeilplanken,
  - snelle motorboten,
  - waterscooters.

4. In een aanloopgebied als bedoeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee, kan door middel van een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken een gebod worden uitgevaardigd met betrekking tot:

- het marifoonkanaal waarop een melding door de scheepvaart dient plaats te vinden;
- punten bij het passeren waarvan een melding door de scheepvaart dient plaats te vinden.

5. Met betrekking tot het derde lid is artikel 1.01, onderdelen b.1, x, x.1, en ij, van het Binnenvaartpolitiereglement van overeenkomstige toepassing.

**Wijziging Besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 234)**

**Artikel 24**

A. Artikel 1, onderdeel a, van het besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 234)<sup>4</sup>, komt te luiden:

a. bevoegd gezag:

1°. het gezag bedoeld in artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet;

2°. voor het zeegebied in de aanloop van de Maasmond, ten noorden begrensd door de lijn vanuit de positie 100 m oostelijk van het havenlicht op de kop van de Noorderdam (51°59'.7 NB, 04°03'.0 OL) via de Indusbank-N boei (52°03'.0 NB, 04°03'.8 OL) naar de positie 52°10'.0 NB, 04°05'.3 OL en vandaar in de richting 280°, ten westen door de territoriale grens en ten zuiden door een lijn vanaf de positie 51°57'.7 NB, 04°00'.5 OL via lichteiland Goeree (51°55'.6 NB, 03°40'.2 OL) naar de territoriale grens; de Maasmond, het Beerkanaal, het Calandkanaal, het Hartelkanaal, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas voor zover gelegen benedenstrooms kilometerraai 991,7, de Oude Maas voor zover gelegen benedenstrooms kilometerraai 998, en de aan deze scheepvaartwegen gelegen havens en verbindingen, voor zover die in beheer zijn bij het rijk, burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam;

3°. voor het gedeelte van de territoriale zee met een straal van 12 zeemijlen vanuit de koppen der havenhoofden te IJmuiden, de IJ-Geul, de buitenhaven van IJmuiden, het Noorder- en Zuiderbuitenkanaal, het verbindingskanaal daartussen en de buitentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden, almede het buitenspuikanaal, de Noordzeesluizen te IJmuiden, de binnentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden, de 1e, 2e en 3e rijksbinnenhaven, het binnenspuikanaal en de Staalhaven, almede het binnenspuikanaal te IJmuiden, zijkanaal A naar Beverwijk en zijkanaal G naar Zaandam tot aan de Dr. J.M. den Uyl brug, het Noordzeekanaal en het IJ, voor zover gelegen ten westen van kilometerraai 21.250 en de aan de genoemde scheepvaartwegen gelegen havenbekkens, voorzover die in beheer zijn bij het rijk, de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;

4°. voor de scheepvaartwegen Schulpengat, Molengat, Rede van Den Helder, de Marinehaven Willemsoord, en de Veerhaven van Den Helder, aan de westzijde begrensd door een lijn door de punten:

1°. 52°52'.9 NB, 04°42'.9 OL (licht-opstand «Grote Kaap»),

2°. 52°52'.9 NB, 04°38'.0 OL,

3°. 52°54'.7 NB, 04°34'.8 OL,

4°. 52°56'.8 NB, 04°33'.9 OL,

5°. 53°00'.3 NB, 04°35'.4 OL,

6°. 53°03'.6 NB, 04°39'.3 OL,

7°. 53°03'.8 NB, 04°43'.4 OL (paal 15, Texel),

en aan de oostzijde begrensd door een lijn door de punten:

8°. 53°01'.4 NB, 04°48'.7 OL,

9°. 53°00'.7 NB, 04°50'.8 OL,

10°. 52°59'.7 NB, 04°52'.3 OL,

11°. 52°59'.3 NB, 04°52'.6 OL,

12°. 52°58'.2 NB, 04°50'.0 OL,

13°. 52°57'.9 NB, 04°48'.1 OL,

de Commandant der Maritieme Middelen van de Koninklijke Marine te Den Helder.

B. In artikel 2a wordt «De ambtenaren van het Korps Rijkspolitie en van de gemeentepolitie» gewijzigd in: De ambtenaren aangesteld voor de uitvoering van de politietaak.

## **Wijziging Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement**

### **Artikel 25**

In artikel 4, derde lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement<sup>5</sup> wordt vóór 10.02, eerste lid, «en» ingevoegd.

## **Wijziging Binnenvaartpolitiereglement**

### **Artikel 26**

Het Binnenvaartpolitiereglement<sup>6</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1.10, eerste lid, onderdeel d, wordt «onder c» vervangen door: onder b.

B. In artikel 3.01, zesde lid, wordt «liggend» vervangen door: stilliggend.

C. In artikel 3.14, eerste, tweede, derde en zevende lid, wordt «ADNR» vervangen door: het ADNR.

D. In artikel 3.24, wordt «bijkomende tekens» vervangen door: bijkomend teken.

E. In artikel 3.31, eerste lid, laatste volzin, wordt «mag» vervangen door: moet.

F. In artikel 4A.02, vijfde lid, wordt «onder c» vervangen door: onder b.

G. Aan artikel 6.23, eerste lid, wordt na «in sterke mate te wijzigen.» een volzin toegevoegd, luidende: Tussen een klein schip en een veerpont is dit lid niet van toepassing.

H. In artikel 6.32, tweede lid, wordt «onder c» vervangen door: onder b.

I. In artikel 7.08, eerste lid, wordt «ADNR» vervangen door «het ADNR».

J. In artikel 8.04, eerste lid, onderdeel b, vervalt «eerste lid».

K. In artikel 8.05, wordt na «er» «mede» ingevoegd.

L. In artikel 9.03, derde lid, onderdeel b, tweede volzin, wordt «en» vervangen door: of.

M. In artikel 9.06, eerste lid, onderdeel i, wordt «ADNR» vervangen door: het ADNR.

N. In artikel 10.07a, eerste lid, wordt «artikel 10.07a, eerste lid, vervangen door: 10.07, eerste lid.

O. In artikel 12.04, onderdeel b, wordt «onderdeel c» vervangen door: onder b.

P. In artikel 12.06, wordt «onderdeel c» vervangen door: onder b.

Q. In de bijlage 8, onderdeel 3, wordt in de tweede volzin «artikelen 3.27 en 3.41» vervangen door: artikel 3.25.

R. In de bijlage 13, onderdeel Limburg, Maas-Waalkanaal, wordt onder het eerste gedachtenstreepje «km 11.0» vervangen door: km 10,7.

S. In de bijlage 17, onderdeel d, 3°, wordt «de sluis te Weurt» vervangen door: km 10,7.

#### *Paragraaf 8. Slotbepalingen*

### **Intrekking Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg**

#### **Artikel 27**

Het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg wordt ingetrokken.

### **Intrekking besluit betonning, bebakening, kust- en oeververlichting**

#### **Artikel 28**

Het Besluit van 11 augustus 1934, houdende regeling van het Bestuur over de betonning, bebakening, kust- en oeververlichten langs de zee-kusten, in de zeegaten, op de benedenrivieren en het IJsselmeer van het Koninkrijk der Nederlanden (Stb. 138), wordt ingetrokken.

### **Intrekking Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen**

#### **Artikel 29**

Het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen wordt ingetrokken.

### **Wijziging grondslag**

#### **Artikel 30**

Na inwerkingtreding van artikel 22, onderdeel D, van dit besluit, berust de bekendmaking aan de Scheepvaart Scheldemond «Marifoonblokinde-ling» van de Rijkshavenmeester Westerschelde van 4 november 1994, nr. Bass 134/94 (Stcrt. 216) op artikel 51, eerste, en tweede lid, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

## **Inwerkingtreding**

### **Artikel 31**

<sup>1</sup> Stb. 1992, 3, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 augustus 1995, Stb. 398.

<sup>2</sup> Stb. 1992, 53, gewijzigd bij besluit van 17 augustus 1995, Stb. 398.

<sup>3</sup> Stb. 1993, 677, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 september 1995, Stb. 437.

<sup>4</sup> Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 12 november 1993, Stb. 627.

<sup>5</sup> Stb. 1983, 682, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 september 1995, Stb. 437.

<sup>6</sup> Stb. 1983, 682, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 september 1995, Stb. 437.

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 Staatscourant van 9 april 1996, nr. 69.

De artikelen 1 tot en met 20, artikel 23, onderdeel A, 2<sup>o</sup>, en onderdeel B, en de artikelen 27 tot en met 29, treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. De artikelen 21, 22, 23, onderdeel A, 1<sup>o</sup>, en 24 tot en met 26 treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

### **Citeertitel**

### **Artikel 32**

Dit besluit wordt aangehaald als: Scheepvaartreglement territoriale zee.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 27 februari 1996

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *achtentwintigste* maart 1996

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

## **Bijlage 1**

### **Bijlage behorend bij artikel 2, onderdeel d, van het Scheepvaartreglement territoriale zee**

#### **Aanloopgebieden**

Deze bijlage behoort bij het besluit van 27 februari 1996, Stb. 170.

Mij bekend,  
De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink.

Met betrekking tot het Scheepvaartreglement territoriale zee, worden de navolgende aanloopgebieden onderscheiden:

a. het aanloopgebied *Eemsmonding*, gevormd door:

het bij de Eemsmonding aansluitende gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt van de positie 53°34'.7 NB, 06°21'.9 OL, naar 53°34'.9 NB, 06°13'.7 OL, vandaar naar 53°37'.1 NB, 06°19'.5 OL, vandaar naar 53°39'.0 NB, 06°27'.1 OL, en vandaar naar 53°37'.5 NB, 06°31'.2 OL;

b. het aanloopgebied *Brandaris*, gevormd door:

het zeegat van Terschelling vanaf de verkenningston SM, de W. Drawa wrakboei, de TG boei, en de Stolzenfels wrakboei;

c. het aanloopgebied *Den Helder*, gevormd door:

het zeegebied dat wordt begrensd door een lijn door de punten:

1°. 52°52'.9 NB, 04°42'.9 OL (licht-opstand «Grote Kaap»);

2°. 52°52'.9 NB, 04°38'.0 OL;

3°. 52°54'.7 NB, 04°34'.8 OL;

4°. 52°56'.8 NB, 04°33'.9 OL;

5°. 53°00'.3 NB, 04°35'.4 OL;

6°. 53°03'.6 NB, 04°39'.3 OL;

7°. 53°03'.8 NB, 04°43'.4 OL (paal 15, Texel).

Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat is gelegen tussen de kop van de provincie Noord-Holland en de zuidpunt van het eiland Texel;

d. het aanloopgebied *IJmuiden*, gevormd door:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°28'.00 NB, 04°32'.18 OL (referentiepunt), naar positie 52°16'.36 NB, 04°26'.18 OL, vandaar in een zeewaarts gerichte boog met een straal van 12 zeemijlen gerekend vanuit het referentiepunt naar positie 52°39'.36 NB, 04°37'.00 OL;

e. het aanloopgebied *Scheveningen*, gevormd door:

het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°06'.2 NB, 04°15'.8 OL, naar 52°07'.7 NB, 04°17'.5 OL, vandaar naar 52°09'.4 NB, 04°14'.2 OL, vandaar naar 52°06'.5 NB, 04°10'.0 OL, en vandaar naar 52°04'.8 NB, 04°13'.4 OL, en vandaar naar 52°06'.2 NB, 04°15'.8 OL;

f. het aanloopgebied *Rotterdam*, gevormd door:

het zeegebied in de aanloop van de Maasmond, ten noorden begrensd door de lijn vanuit de positie 100 m oostelijk van het havenlicht op de kop van de Noorderdam (51°59'.7 NB, 04°03'.0 OL) via de Indusbank-N boei (52°03'.0 NB, 04°03'.8 OL) naar de positie 52°10'.0 NB, 04°05'.3 OL en vandaar in de richting 280°, ten westen door de territoriale grens en ten zuiden door een lijn vanaf de positie 51°57'.7 NB, 04°00'.5 OL via lichteiland Goeree (51°55'.6 NB, 03°40'.2 OL) naar de territoriale grens;

g. het aanloopgebied *Scheldemonden*, gevormd door:

het in de Nederlandse territoriale zee gelegen gebied ten zuiden van de lijn die loopt van de positie 51°48'.6 NB, 03°51'.6 OL, en vervolgens westwaarts tot aan de grens van de territoriale zee, uitgezonderd het gedeelte van dat gebied dat wordt gevormd door een lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°37'.0 N, 03°27'.2 O, vandaar naar 51°35'.6 N, 03°23'.3 O, vandaar naar 51°34'.0 N, 03°22'.2 O, vandaar naar 51°24'.7 N, 03°17'.9 O, en vandaar naar grenspaal 369.

Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat toegang verschaft tot de Oosterschelde.





## **Bijlage 2**

### **Bijlage, behorend bij artikel 15 van het Scheepvaartreglement territoriale zee**

#### **Verkeerstekens**

Deze bijlage behoort bij het besluit van 27 februari 1996, Stb. 170

Mij bekend,  
De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink.

## **1. ALGEMEEN**

### **1.1 Strekking**

Het systeem is van toepassing op alle vaste en drijvende markeringen (uitgezonderd vuurtorens, sectorlichten, geleidelichten, lichtschepen en grote navigatieboeien of zgn. LANBY's) en dient ter aanduiding van:

- de laterale begrenzing van vaarwaters;
- natuurlijke gevaren en andere obstructies, zoals wrakken;
- andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart;
- nieuwe gevaren.

### **1.2 Soorten markering**

Het betonningsstelsel voorziet in vijf soorten markeringen die in iedere samenstelling kunnen worden toegepast.

1.2.1 *Laterale markeringen* welke kunnen worden gebruikt in samenhang met de vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters.

De markeringen geven de bakboords- en stuurboordszijde aan van de route die moet worden gevolgd. Waar een vaarwater zich splitst, mag een aangepaste laterale markering worden gebruikt om de aanbevolen route aan te geven. In betonningsregio's A en B verschillen de laterale markeringen.

1.2.2 *Cardinale markeringen* welke worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en welke aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.

1.2.3 *Markeringen ter aanduiding van afzonderlijke gevaren* welke alleenstaande gevaren van geringe omvang aangeven, waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.

1.2.4 *Markeringen ter aanduiding van veilig vaarwater* welke aangeven dat rondom die posities veilig genavigeerd kan worden, b.v. midvaarwaterboeien.

1.2.5 *Markeringen met bijzondere betekenis* welke niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie. Deze markeringen duiden een gebied of zaak aan, welke in nautische publikaties wordt genoemd.

## **2. LATERALE MARKERINGEN**

### **2.1 Definitie van de vastgestelde betonningsrichting**

De betonningsrichting wordt aan de hand van één van de volgende richtlijnen vastgesteld.

2.1.1 De gebruikelijke aanloprichting vanuit zee naar een haven in een riviermonding of ander vaarwater.

2.1.2 In andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de buurlanden. In principe dient de betonningsrichting rechts om de continenten te lopen.

In ieder geval dient de vastgestelde betonningsrichting bekend te worden gesteld in de daarvoor geschikte nautische publikaties.

### **2.2 Betonningsregio's**

Laterale markeringen verschillen in de twee internationaal vastgestelde betonningsregio's A en B. De Nederlandse territoriale zee behoort tot betonningsregio A.

## 2.3 Beschrijving van de laterale betoning in Regio A

### 2.3.1 *Bakboordszijde*

kleur: rood  
vorm: stomp, pilaar of spar  
topteken\*: enkele rode cilinder  
licht\*:  
– kleur: rood  
– karakter: naar keuze behalve het karakter omschreven in par. 2.3.3.1.

### 2.3.2 *Stuurboordszijde*

kleur: groen  
vorm: spits, pilaar of spar  
topteken\*: enkele groene kegel met de top naar boven gericht  
licht\*:  
– kleur: groen  
– karakter: naar keuze behalve het karakter omschreven in par. 2.3.3.2.

\* Indien aanwezig.

### 2.3.3 *Splitsing*

Wanneer een vaarwater zich splitst kan, varend in de betonningsrichting, als volgt een aanbevolen route worden aangegeven door een aangepaste bakboords- of stuurboordsmarkering.

2.3.3.1 Aanbevolen vaarwater aan stuurboord	2.3.3.2. Aanbevolen vaarwater aan bakboord
kleur: rood met een brede groene horizontale band	kleur: groen met een brede rode horizontale band
vorm: stomp, pilaar of spar	vorm: spits, pilaar of spar
topteken*: een enkele rode cilinder	topteken*: een enkele groene kegel met de top naar boven gericht
licht*: – kleur: rood – karakter: samengesteld groep schitterlicht (2+1).	licht*: – kleur: groen – karakter: samengesteld groep schitterlicht (2+1).

\* Indien aanwezig.

## 2.4 Algemene regels voor laterale markeringen

2.4.1 Indien de bakboords- of stuurboordsmarkeringen niet voldoen aan de stompe of spitse vorm, dienen zij, waar dit uitvoerbaar is, voorzien te zijn van een daartoe geëigend topteken.

### 2.4.2 *Cijfers of lettertekens*

Indien de markeringen, gelegen aan de zijanten van een vaarwater of een route, worden genummerd of van (een) letter(s) voorzien, dient dit in de vastgestelde betonningsrichting te gebeuren.

### **3. CARDINALE MARKERINGEN**

#### **3.1 Definities van cardinale kwadranten en markeringen**

3.1.1 De vier kwadranten (Noord, Oost, Zuid en West) worden begrensd door de ware peilingslijnen NW-NE, NE-SE, SE-SW en SW-NW die vanuit het referentiepunt kunnen worden getrokken.

3.1.2 De cardinale markering wordt genoemd naar het kwadrant waarin deze is geplaatst.

3.1.3 De benaming van de cardinale markering duidt de zijde aan waarlangs gepasseerd moet worden.

#### **3.2 Gebruik van cardinale markeringen**

Een cardinale markering kan b.v. worden gebruikt om:

3.2.1 Aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van de markering.

3.2.2 Aan te geven welke de veilige kant is om een gevaar te passeren.

3.2.3 De aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloëing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

#### **3.3 Beschrijving van de cardinale betonning**

### 3.3.1 Noord cardinale markering

topteken\*\*) 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de toppen naar boven gericht  
kleur: zwart boven geel  
vorm: pilaar of spar  
licht\*: – kleur: wit  
– karakter: VQ of Q

### 3.3.2 Oost cardinale markering

topteken\*\*) 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de bases naar elkaar toe gericht  
kleur: zwart met één gele horizontale band  
vorm: pilaar of spar  
licht\*: – kleur: wit  
– karakter: VQ(3) 5 sec. of Q(3) 10 sec.

### 3.3.3 Zuid cardinale markering

topteken\*\*) 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de toppen naar beneden gericht  
kleur: geel boven zwart  
vorm: pilaar of spar  
licht\*: – kleur: wit  
– karakter: VQ(6)+LFI 10 sec. of Q(6) + LFI 15 sec.

### 3.3.4 West cardinale markering

topteken\*\*) 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de toppen naar elkaar toe gericht  
kleur: geel met één zwarte brede horizontale band  
licht\*: – kleur: wit  
– karakter: VQ(9) 10 sec. of Q(9) 15 sec.

\*\*) Het uit twee kegels bestaande topteken is overdag het belangrijkste kenmerk van de cardinale markering en dient, waar dit uitvoerbaar is, altijd toegepast te worden en zo groot mogelijk te zijn, met een duidelijke ruimte tussen de beide kegels.

\* Indien aanwezig

#### **4. MARKERING TER AANDUIDING VAN EEN AFZONDERLIJK GEVAAR**

##### **4.1 Definitie van een markering ter aanduiding van een afzonderlijk gevaar**

Een markering ter aanduiding van een afzonderlijk gevaar is een markering die is geplaatst op of gemeerd aan of gelegd boven een afzonderlijk gevaar en waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.

##### **4.2 Beschrijving van de betoning ter aanduiding van afzonderlijke gevaren**

topteken\*\*): 2 boven elkaar geplaatste  
zwarte bollen  
kleur: zwart met één of meer brede  
rode horizontale band(en)  
vorm: naar keuze maar niet in strijd  
met de latere betoning, bij  
voorkeur pilaar of spar  
licht\*: – kleur, wit  
– karakter: groep schitter (2).

\*\* ) Het uit twee bollen bestaande topteken is overdag het belangrijkste kenmerk van de markering ter aanduiding van een afzonderlijk gevaar en dient, waar dit uitvoerbaar is, altijd toegepast te worden en zo groot mogelijk te zijn, met een duidelijke ruimte tussen de twee bollen.

#### **5. MARKERING TER AANDUIDING VAN VEILIG VAARWATER**

##### **5.1 Definitie van een markering ter aanduiding van veilig vaarwater**

Een markering ter aanduiding van veilig vaarwater geeft aan dat zich rond de markering bevaarbaar water bevindt. Hieronder zijn begrepen de markeringen die het midden of het diepste deel van een vaarwater aanduiden. De markering kan eveneens dienen als alternatief voor een cardinale dan wel een laterale markering, waarmee een verkennings- of aanlooppositie wordt aangegeven.

## **5.2 Beschrijving van de betonning ter aanduiding van veilig vaarwater**

kleur:	rood-wit vertikaal gestreept
vorm:	bol; pilaar of spar met een bol topteken
topteken*:	enkele rode bol
licht*:	– kleur, wit – karakter: Iso, Oc, LFI 10 sec. of Morse Code «A».

\* Indien aanwezig

## **6. MARKERINGEN MET BIJZONDERE BETEKENIS**

### **6.1 Definitie van markeringen met bijzondere betekenis**

Markeringen die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, maar die een bepaald gebied of bepaalde zaak aanduiden, vermeld in de gebruikelijke nautische publikaties, b.v.:

6.1.1 Betonning ter markering van meetapparatuur;

6.1.2 Betonning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van de overeengekomen routemarkering verwarring kan stichten;

6.1.3 Betonning ter markering van stortplaatsen;

6.1.4 Betonning ter markering van militaire oefengebieden;

6.1.5 Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen;

6.1.6 Betonning ter markering van recreatiegebieden.

### **6.2 Beschrijving van de betonning met bijzondere betekenis**

kleur:	geel
vorm:	naar keuze, maar niet in strijd met de laterale betonning
topteken*:	enkel geel liggend kruis
licht*:	– kleur: geel – karakter: naar keuze FI, FI(3), FI(4), FI(5).

\* Indien aanwezig.



### **6.3 Aanvullende bijzondere markeringen**

Bijzondere markeringen anders dan genoemd in par. 6.1 en omschreven in par. 6.2 mogen worden uitgelegd door de verantwoordelijke autoriteit om in buitengewone omstandigheden te voorzien.

Deze aanvullende markering mag niet in strijd zijn met de navigatie-betonning en dient bekend te worden gesteld in de daarvoor bestemde nautische publikaties en zo spoedig mogelijk onder de aandacht gebracht te worden van de I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities).

## **7. NIEUWE GEVAREN**

### **7.1 Definitie van nieuwe gevaren**

De term «nieuwe gevaren» wordt gebruikt voor recent ontdekte gevaren die nog niet in de nautische publikaties zijn opgenomen.

De term omvat, naast de natuurlijke gevaren zoals zandbanken en rotsformaties, ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.

### **7.2 Het markeren van nieuwe gevaren**

7.2.1 Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig de voorgaande regels te worden gemarkeerd. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is, dan dient tenminste één van de markeringen ten spoedigste in dubbele uitvoering te worden toegepast.

7.2.2 Elke voor dit doel gebruikte lichtboei dient te zijn uitgerust met een geschikt cardinaal of lateraal VQ of Q karakter.

7.2.3 Van elke dubbel uitgevoerde markering dienen beide eenheden geheel gelijk aan elkaar te zijn.

7.2.4 Een markering van een nieuw gevaar kan worden uitgerust met een racon, voorzien van de morse code «D», die een signaal geeft op het radarscherm ter lengte van één zeemijl.

7.2.5 De dubbele markering kan worden verwijderd indien de betrokken autoriteit van mening is dat de gegevens betreffende het nieuwe gevaar op voldoende wijze zijn bekendgesteld.

## NOTA VAN TOELICHTING

### I. Algemeen deel

Een belangrijke doelstelling van de Scheepvaartverkeerswet vormde het creëren van een integraal wettelijk kader met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer, zowel op de binnenwateren als op zee. Daarbij beoogde de Scheepvaartverkeerswet mede een aantal lacunes in de vóór 1988 bestaande wetgeving te dichten.

Een belangrijke lacune vormde het ontbreken van een wettelijk kader voor het stellen van regels ter aanvulling op de algemene gedragsregels voor het scheepvaartverkeer op zee, in casu de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Deze lacune klemde vooral in de zgn. aanloopgebieden naar de grotere zeehavens, waar enerzijds de ontwikkelingen in soorten schepen en daarmee vervoerde ladingen, en anderzijds de ontwikkelingen in de sfeer van verkeersbegeleiding de behoeften aan aanvullende gedragsregels gaandeweg versterkten.

Reeds in de jaren zeventig is een begin gemaakt met specifieke op deze lacune gerichte wetgeving. In eerste instantie in de vorm van een ontwerp-Redewet, in latere instantie – mede op basis van adviezen van de Commissie tot herziening van de Loodswet 1957 en een desbetreffend actiepunt in de Regeringsnota Harmonisatie Noordzeebeleid (Kamerstukken II, 1981–82, 17 408, nr. 2) – in de vorm van een ontwerp-Wet Zeeverkeersgebieden.

Bij de voorbereiding van de Scheepvaartverkeerswet is laatstgenoemd ontwerp daarin geïntegreerd. Het onderhavige Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ) vormt de materiële uitwerking van dit element in de Scheepvaartverkeerswet.

De reeds genoemde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, verwoord in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51) en voor Nederland van toepassing verklaard door middel van het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1989, 502), omvatten wereldwijd geldende gedragsregels met betrekking tot het varen op zee, met name regels voor het gedrag van schepen ten opzichte van elkaar (zgn. «uitwijkbepalingen»).

Deze internationale regeling biedt uitdrukkelijk de mogelijkheid om nationaal «bijzondere voorschriften» uit te vaardigen voor «reden, havens, rivieren, meren of binnenwateren die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeeschepen». Zulke voorschriften dienen zoveel mogelijk in overeenstemming te zijn met de internationaal geldende voorschriften (zie voorschrift 1, onder b, van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972).

Het voorliggende STZ omvat een relatief beperkt aantal regels, die naar hun aard en bedoeling volledig aanvullend zijn op de internationale bepalingen en die daarmee op generlei wijze in strijd (kunnen) komen. Zij zijn voorts in overeenstemming met internationale normen en ontwikkelingen op het gebied van (deel)neemingen aan verkeersbegeleiding.

De in het STZ neergelegde regels spitsen zich toe op die aan de verkeersdeelname in de aanloopgebieden en de territoriale zee te stellen randvoorwaarden die voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer geboden zijn.

Voorts omvat het STZ een bestuurlijke (basis-)regeling die beoogt het «bevoegd gezag» als bedoeld in artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet, en daarmee het nautisch beheer in het gebied van de Noordzee, inhoud te geven.

Het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen, dat dient ter implementatie van richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad d.d. 13 september 1993, betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247), is in het onderhavige besluit geïntegreerd. Het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen wordt dan ook door middel van de onderhavige algemene maatregel van bestuur ingetrokken.

In het STZ worden nogal wat bepalingen aangetroffen die (mutatis mutandis) ook in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) zijn opgenomen. In eerste instantie is dan ook overwogen het BPR uit te breiden met op de rede gerichte bepalingen en de reikwijdte van het BPR te verbreden tot en met de territoriale zee. Uiteindelijk is hiervoor niet gekozen.

Omdat het STZ nadrukkelijk als aanvulling op de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, is te beschouwen en dat zeker niet de hoofdgedachte van het BPR is, is een op zich staand besluit het meest geëigend. Ook voor de kenbaarheid van de desbetreffende bepalingen voor de zeescheepvaart, waarvoor de bepalingen toch zijn geschreven, werd het minder geschikt geacht deze onder te brengen in een ander, met name op de binnenvaart gericht reglement als het BPR.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 in overeenstemming te brengen met het gereviseerde Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) (Bijlage II, bij de bepalingen betreffende het vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), van het Reglement gevaarlijke stoffen (Stb.1977,371)), waaraan de bijlagen 1, 2 en 3 van de genoemde scheepvaartreglementen zijn ontleend. Tevens zijn in deze reglementen de uit de evaluatie met België voortgekomen wijzigingen meegenomen, en zijn enkele technische wijzigingen doorgevoerd.

Met België is op ambtelijk niveau over de voor België relevante gedeeltes van het STZ overeenstemming bereikt.

De toepasselijkheid van het onderhavige reglement op het aanloopgebied Eemsmonding, laat de bepalingen van het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69) onverlet.

## **II. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

Het STZ laat de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, 1972 onverlet en geeft daarop, met name voor de aanloopgebieden naar de zeehavens, een aanvulling. Het STZ is niet op de gehele (Nederlandse) territoriale zee van toepassing. Voor het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement Eemsmonding gelden ingevolge internationale afspraken bijzondere voorzieningen.

Door het besluit niet te laten gelden voor het gedeelte van de territoriale zee dat gemeentelijk is ingedeeld, valt de kustrecreatie buiten de toepassing daarvan. Dit is in overeenstemming met de positie van burgemeester en wethouders van de kustgemeenten als bevoegd gezag voor het gedeelte van de territoriale zee, dat binnen het gebied van de gemeente is gelegen (artikel 2, tweede lid, Scheepvaartverkeerswet).

In artikel 1, tweede lid, is hierop voor de aanloopgebieden een uitzondering gemaakt.

De in verband met het aanlopen door de scheepvaart van de Nederlandse havens vereiste uniformiteit van regelgeving binnen de aanloopgebieden noopt hiertoe.

Ook met betrekking tot de verkeerstekens opgenomen in de bij het onderhavige besluit behorende bijlage 2, is een uitzondering gemaakt. Deze verkeerstekens worden deels in het gemeentelijk ingedeelde gedeelte van de territoriale zee toegepast, zodat het in verband met de uniformiteit van de aldaar toe te passen verkeerstekens zin heeft ze op deze wijze ook voor die strook vast te stellen.

*Artikel 2, onderdeel d*

De aanloopgebieden zijn zodanig gekozen dat ze zoveel mogelijk samenvallen met die gedeelten van de territoriale zee waar de zeescheepvaart zich, in verband met het aanlopen van, of vertrek uit een haven, met name concentreert.

*Artikel 2, onderdeel e*

Naast de aanloopgebieden, vormt de rest van de Nederlandse territoriale zee voor het onderhavige reglement een gebied op zich, waarvoor ook een aparte bevoegde autoriteit is aangewezen.

*Artikel 2, onderdelen f, en g*

Deze begrippen zijn van het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen, naar het onderhavige besluit overgebracht. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

Voor wat de definitie van het begrip exploitant betreft, is afgeweken van de definitie die daarvoor in richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad d.d. 13 september 1993, betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (Pb EG L 247) wordt gegeven.

Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de bedoeling van de richtlijn, en wordt beter aangesloten bij het begrippenkader van de Nederlandse wetgeving.

Met het oog op de goede uitvoerbaarheid van de verplichtingen die de richtlijn zowel aan als jegens de exploitant stelt, is naar een duidelijke afbakening van het begrip «exploitant» gezocht. De richtlijn bevat geen omschrijving van dit begrip, maar vermeldt op niet limitatieve wijze categorieën personen die exploitant kunnen zijn. Hierbij zijn zowel personen die de zeggenschap kunnen hebben over het gebruik van het schip, namelijk de reders en beheerders, als personen die geen zeggenschap hebben over het gebruik van het schip, namelijk de agenten. De ook in de omschrijving genoemde charteraar wordt als scheepsbevrachter nog eens apart beschreven in artikel 2, onderdeel k, van de richtlijn, en dient ingevolge artikel 4 van de richtlijn de voorgeschreven aangifte te verstrekken aan de exploitant van het schip, waartoe hij ingevolge de definitie zelf behoort. De charteraar kan, afhankelijk van de charterovereenkomst, al dan niet zeggenschap hebben over het gebruik van het schip. Zo wordt algemeen aangenomen dat bij reis- en tijdsbevrachting (anders dan bij rompsbevrachting) de exploitatie van het schip in handen blijft van de vervoerster (d.i. de vervoerder van de lading, in tegenstelling tot de bevrachter of charteraar, dit is de afzender van de te vervoeren lading).

Teneinde op dit punt nadere duidelijkheid te bieden is in het wetsvoorstel de omschrijving van het begrip «exploitant» toegespitst op degene die de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip. Deze terminologie is ontleend aan de regels in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek waarin «de eigenaar» en «exploitant» de zeggenschap over het gebruik van een vervoermiddel hebben (artikel 1030, onderdeel f, en artikel 1210, onderdeel e). In de Wet aansprakelijkheid olietankschepen wordt degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd tot

de gebruikers van het schip gerekend (artikel 3, vijfde lid). Voor het begrip «exploitant» is bij deze terminologie aangesloten, en is er vanwege dit aspect voor gekozen «agenten» die geen zeggenschap hebben over het gebruik van een schip, niet op te nemen in de omschrijving van het begrip «exploitant». Met de exploitant is derhalve bedoeld degene die, in welke hoedanigheid ook, daadwerkelijk de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip.

#### *Artikel 3*

In dit artikel wordt aangegeven tot wie de artikelen van het STZ zich richten, tenzij uit de betreffende bepaling anderszins blijkt. De normadressaat van de individuele bepalingen ligt daarmee voldoende vast. De noodzaak om die normadressaat in ieder artikel apart te noemen wordt daarmee in de meeste gevallen overbodig.

#### *Artikel 4*

Dit artikel betreft de zogenaamde goede zeemanschap: het vakmanschap van de kapitein, dat onder meer inhoudt het vooruitlopen en adequaat reageren op onvoorziene omstandigheden door tijdig maatregelen te treffen, maar ook, zo nodig, het afwijken van de voorschriften van dit besluit als het opvolgen van die voorschriften juist zou leiden tot het vermeerderen van het gevaar. Een aantal hoofdpunten waaraan hierbij moet worden gedacht is nader aangegeven. Hierin stemt dit artikel overeen met het overeenkomstige artikel in het Binnenvaartpolitie­reglement en het Rijnvaartpolitie­reglement 1995.

#### *Artikel 5*

Gezien de grote drukte van het scheepvaartverkeer in de territoriale zee, vooral van schepen op weg naar en van een Nederlandse haven, en de door deze schepen vervoerde ladingen, is het om een veilige en vlotte doorvaart te kunnen waarborgen en om bij eventuele calamiteiten snel en adequaat te kunnen ingrijpen, noodzakelijk dat een schip wanneer het zich in een aanloopgebied bevindt, gebruik maakt van het aanwezige verkeersbegeleidend systeem, en zich daartoe meldt op het voorgescreven marifoonkanaal, de gevraagde gegevens verstrekt, voortdurend uitluistert en zo nodig aan de ter plaatse gevoerde communicatie deelneemt.

Kleine schepen zijn van deze verplichting uitgezonderd, behalve wanneer ze (de nader gedefinieerde) bepaalde schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoeren. Het betreft hier met name de recreatievaart. Gezien het feit dat hun lading geen risicofactor van belang vormt en het feit dat ze zich nauwelijks tussen het overige scheepvaartverkeer mengen, wordt het niet wenselijk geacht het drukke marifoonverkeer ook nog eens met hun meldingen te belasten. Bovendien zijn deze kleine schepen niet vanzelfsprekend uitgerust met een marifooninstallatie, hetgeen met zeeschepen wel het geval is.

Kleine schepen die voorzien zijn van een marifoon dienen wel uit te luisteren en zonedig aan de communicatie deel te nemen.

De in dit artikel geregelde meld-, uitluister- en communicatieplicht is vooralsnog niet van toepassing op schepen die de territoriale zee alleen gebruiken om langs Nederland te varen en dus niet op weg zijn naar een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaats of laad- of losinrichting, of naar een binnengaats gelegen Nederlandse scheepvaartweg (de zogenaamde schepen in «onschuldige doorvaart»), omdat dit in strijd is met het internationale rechtsbeginsel schepen in «onschuldige doorvaart» ongemoeid te laten. Huidig overleg hierover in

internationaal verband (de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties) en binnen de EU, zal er wellicht in de toekomst toe leiden dat de onderhavige verplichting ook aan dergelijke schepen kan worden opgelegd.

Hiermee is tevens voldaan aan het gestelde in artikel 5, vijfde lid, onderdeel a, van de eerdergenoemde richtlijn, voorzover het gaat om de verplichting voor schepen die een in een lid-Staat gelegen haven invaren, gebruik te maken van de diensten van de plaatselijke verkeersbegeleiding (VTS) indien deze voorhanden is.

Een en ander wordt bij ministeriële regeling verder uitgewerkt, waarbij centraal staat dat er voor de scheepvaart sprake is van één, integrale melding.

#### *Artikel 6*

De in dit artikel opgesomde situaties zijn zodanig, en kunnen een dusdanige negatieve invloed op de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer uitoefenen, dat het noodzakelijk wordt geacht dat het zich voordoen van een dergelijke situatie aan de bevoegde autoriteit wordt gemeld. Wanneer zich één of meerdere van de hier opgesomde situaties voordoen kan een schip niet meer geacht worden in «onschuldige doorvaart te zijn». Het is daardoor mogelijk de hier geregelde mededelingsplicht op te leggen aan alle schepen die zich in de territoriale zee bevinden.

#### *Artikel 7*

Regelmatig komt het voor dat grote transporten met bijzondere voorwerpen, te denken valt aan boorplatforms, tunnelbuizen e.d., zich in de territoriale zee over grotere afstanden langs de Nederlandse kust begeven. Het bijzondere karakter van dergelijke transporten en het potentiële gevaar dat ze met zich meebrengen voor het scheepvaartverkeer, roept de noodzaak in het leven ze alleen met toestemming van de bevoegde autoriteit te laten plaatsvinden, zodat deze tijdig maatregelen kan nemen om het scheepvaartverkeer te waarschuwen en voorwaarden kan stellen waaronder het transport plaats mag vinden. Vindt een dergelijk transport over grotere afstanden plaats, waarbij in meer dan een aanloopgebied zal worden gevaren, dan dient voorkomen te worden dat de transporteur zich tot een veelheid van bevoegde autoriteiten moet wenden om toestemming voor dat transport te verkrijgen. Derhalve wordt in een dergelijk geval de bevoegdheid tot het verlenen van toestemming bij één bevoegde autoriteit neergelegd, die daarmee tevens de coördinatie van een dergelijk transport op zich neemt, te weten de bevoegde autoriteit voor de territoriale zee behoudens de aanloopgebieden.

Deze kan zijn toestemming alleen onthouden, of verlenen in overleg met de bevoegde autoriteiten van het aanloopgebied waarin het bijzonder transport zich begeeft.

#### *Artikel 8*

Schepen die zonder toestemming van de bevoegde autoriteit in een aanloopgebied voor anker gaan, kunnen een onverwacht obstakel vormen dat gevaar voor het in een dergelijk gebied drukke scheepvaartverkeer oplevert. Door voor het voor anker gaan toestemming van de bevoegde autoriteit te vereisen, krijgt deze de gelegenheid de schepen naar een veilige ankerplaats te dirigeren en indien nodig het overige scheepvaartverkeer te waarschuwen.

#### *Artikel 9*

Regelmatig komt het voor dat schepen aan boeien afmeren. Deze boeien worden hierdoor gemakkelijk beschadigd of raken daardoor uit positie, hetgeen gevaar voor het scheepvaartverkeer in het leven roept. Derhalve wordt het afmeren aan boeien hier verboden.

#### *Artikel 10*

Een klein schip loopt buitengaats bij geringe golflslag al een gerede kans voor de radar onzichtbaar in een golfdal te verdwijnen. In de aanloopgebieden, waar druk scheepvaartverkeer is, ontstaat daardoor een kans op aanvaringen. Een hoog in de mast gehesen radarreflector die het schip voor radar zichtbaar maakt, maakt de kans op het voor de radar onzichtbaar in een golfdal verdwijnen van een klein schip minder, zodat de kans op een ongeval afneemt.

#### *Artikel 12*

Tijdens een sportevenement, een festiviteit, een oefening of training (waaronder militaire oefeningen), waarbij een schip of schepen zijn betrokken, of waarbij zich personen anders dan op een schip te water bevinden, is de aandacht zodanig gericht op de activiteit die op dat moment wordt verricht, dat de noodzakelijke aandacht voor het reguliere scheepvaartverkeer gemakkelijk in het geding kan komen. Derhalve dienen dergelijke activiteiten minimaal 6 weken van tevoren bij de bevoegde autoriteit te worden gemeld. Dit om deze laatste de gelegenheid te geven te beoordelen of de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan komen en zonodig voorschriften aan een te verlenen toestemming te verbinden om zo de veiligheid van het scheepvaartverkeer te garanderen.

Strekt een dergelijke activiteit zich uit over meerdere aanloopgebieden, dan dient voorkomen te worden dat de organisator zich tot een veelheid van bevoegde autoriteiten moet wenden om toestemming voor die activiteit te verkrijgen. Derhalve wordt in een dergelijk geval de bevoegdheid tot het verlenen van toestemming bij één bevoegde autoriteit neergelegd, die daarmee tevens de coördinatie van een dergelijke activiteit op zich neemt, te weten de bevoegde autoriteit voor de territoriale zee behoudens de aanloopgebieden. Deze kan zijn toestemming alleen onthouden of verlenen in overleg met de bevoegde autoriteiten van het aanloopgebied waarin de activiteit plaatsvindt.

#### *Artikel 13*

Laden, lossen en bunkeren zijn activiteiten waarvoor het noodzakelijk is dat een schip geruime tijd stilligt, waardoor gevaar voor het overige scheepvaartverkeer kan ontstaan. Bovendien is er een kans op het te water geraken van lading en morsingen van bunkers. Derhalve worden laad-, los- en bunkeractiviteiten gebonden aan toestemming van de bevoegde autoriteit, zodat deze bijvoorbeeld de plaats kan aanwijzen waar een en ander veilig kan geschieden.

#### *Artikel 14*

Dit artikel is van het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen naar het onderhavige besluit overgebracht. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

De redactie is enigszins aangescherpt met betrekking tot schepen die vanuit de haven van bevrachting binnen 24 uur een in Nederland gelegen bestemming bereiken.

#### *Artikel 15*

In internationaal verband zijn er twee betonningsregio's vastgesteld. De betonningsregio's A en B, waarin de markeringen verschillen. De markeringen in de Nederlandse territoriale zee behoren tot betonningsregio A. In de bij dit besluit behorende bijlage 2 worden de bij deze regio behorende markeringen vastgesteld. De bij dit besluit behorende bijlage 2 wordt ook vermeld in artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, waardoor het bevoegd gezag geen andere markeringen mag aanbrengen dan die welke in bijlage 2 van het onderhavige besluit zijn opgenomen.

#### *Artikel 17*

Dit artikel maakt het mogelijk bij ministeriële regeling regels te stellen voor diepstekende schepen die de genoemde scheepvaartwegen bevaren. Dit is noodzakelijk in verband met de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer en de instandhouding van de werken. Te denken valt bijvoorbeeld, in verband met de waterhoogte, aan het vaststellen van het tijdstip van binnenkomst van een schip met een bepaalde diepgang (het vaststellen van een zogenaamd tijpoort), het opmaken van een vaarplan en de aanwezigheid van een precisie navigatiesysteem.

Vanwege de noodzaak dergelijke regels op de zich van tijd tot tijd veranderende omstandigheden ter plaatse toe te kunnen spitsen, is regeling op het niveau van een ministeriële regeling gewenst.

#### *Artikel 18*

Dit artikel is van het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen naar het onderhavige besluit overgebracht. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

#### *Artikel 21, onderdeel A, punt 2*

Het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT) kent sinds de wijziging daarvan door middel van artikel 17 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, dat met ingang van 1 januari 1994 in werking is getreden, in artikel 3, vijfde lid, onderdeel b, het begrip «bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken»

Aangezien geen aparte definitie van dit begrip in het SRKGT werd opgenomen, is de definitie van de Scheepvaartverkeerswet voor dit begrip van toepassing (artikel 1, eerste lid, onderdeel h, Scheepvaartverkeerswet). In deze definitie wordt het begrip scheepvaartweg gebruikt, dat daardoor in het SRKGT is geïntroduceerd, terwijl elders in het SRKGT alleen de term «vaarwater» voorkomt.

Derhalve is het wenselijk in het SRKGT zelf een definitie van het begrip «bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken» op te nemen. Hiertoe is de desbetreffende definitie van de Scheepvaartverkeerswet in het SRKGT overgenomen, maar is de term «scheepvaartweg» gewijzigd in «vaarwater».

#### *Artikel 21, onderdelen B, C, en F*

Hier wordt het SRKGT in overeenstemming gebracht met het gewijzigde Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR). Aangezien nu in het SRKGT naar dit reglement zelf wordt verwezen, komen de bijlagen 2, 3, en 4, van het SRKGT, die op het ADNR zijn gebaseerd, te vervallen.



#### *Artikel 21, onderdeel D*

Bij het Zesde wijzigingsbesluit BPR is voor het toepassingsgebied van het BPR de toegelaten lengte en breedte van duwstellen opgetrokken van respectievelijk 193 meter naar 200 meter en van 22,80 meter naar 23,00 meter. Het werd derhalve wenselijk geacht voor duwstellen hetzelfde te doen met betrekking tot de toegelaten afmetingen voor de tot het kanaal van Gent naar Terneuzen toegang gevende Oostsluis. Ook voor binnenschepen en gekoppelde samenstellen kan de breedte voor wat de Oostsluis van 22,80 meter naar 23 meter worden opgetrokken. Gezien de afmetingen van deze sluis ontmoet dat geen enkel bezwaar.

#### *Artikel 21, onderdeel E*

Indien wordt beoogd de verplichtingen van een belanghebbende die hem bij het geven van een beschikking zijn opgelegd, door middel van straffen te handhaven, dient de strafbaarstelling uitdrukkelijk te worden geregeld.

De onderhavige wijziging van artikel 55, SRKGT voorziet hier in.

#### *Artikel 22, onderdelen A, en E, punt 2*

Door deze wijziging wordt het mogelijk dat ook anderen dan de Rijkshavenmeester Westerschelde zelf, namens hem verkeersaanwijzingen geven.

#### *Artikel 22, onderdeel B*

Een bepaling als de onderhavige werd in de praktijk steeds vaker gemist. In overleg met België is besloten een bepaling als artikel 47 van het SRKGT (Werkzaamheden op of aan schepen), in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW 1990) op te nemen.

#### *Artikel 22, onderdelen C, en G*

Hier wordt het SRW 1990 in overeenstemming gebracht met het gewijzigde Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR).

Aangezien nu naar dit reglement zelf wordt verwezen, komen de bijlagen 2, 3, en 4 van het SRW 1990, die op het ADNR zijn gebaseerd, te vervallen.

#### *Artikel 22, onderdeel D*

Dit artikel maakt het voor de Rijkshavenmeester Westerschelde mogelijk een bekendmaking aan de scheepvaart uit te vaardigen met een meer permanent karakter. Het geeft daarmee een voldoende juridische basis voor bijvoorbeeld het uitvaardigen van een bekendmaking aan de scheepvaart met betrekking tot door die scheepvaart te gebruiken marifoonkanalen.

#### *Artikel 22, onderdeel F*

Indien wordt beoogd de verplichtingen van een belanghebbende die hem bij het geven van een beschikking zijn opgelegd, door middel van straffen te handhaven, dient de strafbaarstelling uitdrukkelijk te worden geregeld.

De onderhavige wijziging van artikel 56, SRW 1990 voorziet hier in.

#### *Artikel 23, onderdeel A, punt 2*

Door het toevoegen van de bij dit besluit behorende bijlage 2 (Verkeerstekens) aan artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, gaat deze bijlage deel uitmaken van het in dat besluit verankerde gesloten systeem van verkeerstekens. Zo mogen er in de territoriale zee door of vanwege het bevoegd gezag geen andere verkeerstekens worden aangebracht, dan die welke in de bij dit besluit behorende bijlage 2 zijn opgenomen.

#### *Artikel 23, onderdeel B*

Er bestaat behoefte in een aanloopgebied specifieke verkeersmaatregelen te kunnen nemen. Te denken valt daarbij bijvoorbeeld aan verkeersmaatregelen in verband met werkzaamheden en calamiteiten.

De onderhavige wijziging van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer voorziet hier in, door de situaties waarvoor in een aanloopgebied bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken kunnen worden uitgevaardigd, op te sommen.

Tevens wordt apart de mogelijkheid geschapen om in de Nederlandse territoriale zee, in verband met militaire oefeningen, door middel van een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken een verbod uit te vaardigen zich in een bepaald gedeelte van die territoriale zee te bevinden. Tot op heden ontbrak daarvoor de juridische basis.

#### *Artikel 24, onderdeel A*

Deze wijziging van het Besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 1992, 234), is noodzakelijk in verband met het intrekken van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg, waarnaar in het besluit van 15 april 1992 wordt verwezen.

Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt genoemd besluit in overeenstemming te brengen met de recente ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied en Den Helder. Voor het Noordzeekanaalgebied hebben die er toe geleid dat o.a. de nautische rijkstaken in dat gebied ter uitvoering zijn opgedragen aan de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.

Met betrekking tot de scheepvaartwegen in beheer bij het rijk in het gebied Den Helder is het wenselijk gebleken de Commandant der Maritieme Middelen van de Koninklijke Marine aldaar een grotere rol toe te kennen bij het nautische (rijks)beheer. Het Convenant Scheepvaartverkeer Den Helder (Stcrt. 1994, 153) is hiertoe aangepast.

Het ligt derhalve in de rede, mede gezien de taken die zowel de directeur van het genoemde openbaar lichaam, als de Commandant der Maritieme Middelen op scheepvaartgebied hebben, beiden aan te merken als bevoegd gezag in de zin van het besluit van 15 april 1992.

#### *Artikel 24, onderdeel B*

Deze wijziging is noodzakelijk geworden in verband met de inwerking-treding van de nieuwe Politiewet met ingang van 1 april 1994.

#### *Artikel 25*

Met deze wijziging wordt een fout in artikel I, onderdeel B, van het Zevende wijzigingsbesluit BPR hersteld.

## Artikel 26

De wijzigingen in de onderdelen A, F, H, O, en P zijn een gevolg van de wijziging van artikel II, onderdeel L, van het Zevende wijzigingsbesluit BPR, waarbij artikel 4A.02, eerste lid, van het BPR is gewijzigd. In genoemd wijzigingsbesluit is verzuimd de onderhavige verwijzingen aan te passen.

De wijziging in onderdeel B betreft een redactionele verbetering. Het woord «stilliggen» is het in het BPR gedefinieerde begrip.

De wijzigingen in de onderdelen C, I, en M hebben tot doel de redactie consequent te maken.

De wijziging in onderdeel D verbetert een onjuistheid in de tekst van het Zevende wijzigingsbesluit BPR, waar ten onrechte een meervoudsvorm is gebruikt. Het artikel schrijft slechts het voeren van telkens één teken voor.

Door de wijziging in onderdeel E wordt de tekst van artikel 3.31 gelijk-gemaakt aan die van artikel 3.32. Het woord «moet» is ook het in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 gebruikte begrip.

Met de wijziging in onderdeel G wordt artikel 6.23 van het BPR teruggebracht in de toestand van vóór het Zevende wijzigingsbesluit BPR. Het doel van genoemd wijzigingsbesluit was de voorrang van veerponten op kleine schepen te laten vervallen. Dit werd mede in samenhang gezien met de wijzigingen van de artikelen 6.13 en 6.16, waarin eveneens de absolute voorrang van «grote» schepen ten opzichte van kleine schepen is gemitigeerd in de gevallen dat deze kleine schepen tot de doorgaande vaart behoren en de betrokken «grote» schepen een daarvan afwijkende manoeuvre uitvoeren.

Hoewel in de verhouding tussen veerponten enerzijds en de recreatievaart anderzijds inderdaad problemen zijn geconstateerd, is inmiddels aangetoond dat het schrappen van de onderhavige voorrangsregel deze problemen niet kan oplossen, en daarvoor zelfs gevaarlijke situaties in de plaats kan scheppen. Dit is met name het geval bij kabelponten die oversteken aan een dwarskabel. Is een dergelijke veerpont eenmaal met de oversteek begonnen dan heeft het geen zin deze manoeuvre af te breken, aangezien de kabel dicht onder het wateroppervlak danwel op geringe hoogte boven het wateroppervlak gespannen blijft. Het voorbijvaren van andere schepen is dan niet mogelijk, dan wel zou juist tot gevaarlijke situaties leiden.

Dit betekent dat kabelponten het moment waarop met het oversteken wordt begonnen in ieder geval zorgvuldig moeten kiezen. Ten aanzien van tot de doorgaande vaart behorende «grote» schepen bovendien omdat deze gezien de regel van artikel 6.23 voorrang hebben, en ten aanzien van kleine schepen uit een oogpunt van goede zeemanschap.

Hoewel deze situatie alleen kabelponten betreft, lijkt het niet raadzaam aan verschillende typen veerponten een andere rechtspositie voor de onderhavige voorrangsregels te geven. In de Nederlandse situatie, waarin betrekkelijk veel van dergelijke kabelponten voorkomen, is het bij nader inzien daarom beter de principiële voorrang van veerponten op kleine schepen te handhaven.

In geval van een zeer drukke recreatievaart wordt in de praktijk aan de schippers van veerponten wel aanbevolen om, alvorens met het oversteken te beginnen, als geluidsein het attentiesein te geven.

Met de wijziging in onderdeel J wordt een fout in een verwijzing in artikel 8.04, eerste lid, onderdeel b, verbeterd.

De wijziging in onderdeel K dient ter verzekering dat door de tekst van artikel 8.05, waarin de eigenaar van een snelle motorboot voor de naleving van enkele artikelen (mede) verantwoordelijk wordt gesteld, niet de normale verantwoordelijkheid voor de naleving van alle bepalingen van het reglement, die artikel 1.02, tweede lid, bij de schipper legt, wordt opgeheven.

De wijziging in onderdeel L betreft een redactionele verbetering.

Met de wijziging in onderdeel M wordt een redactionele onzuiverheid verbeterd.

De wijziging in onderdeel N is een gevolg van de wijziging van artikel II, onderdeel AR, van het Zevende wijzigingsbesluit BPR, waarbij artikel 10.07a van het BPR is vernummerd tot artikel 10.07. In genoemd wijzigingsbesluit is verzuimd de onderhavige verwijzing aan te passen.

De wijziging in onderdeel Q brengt de juiste verwijzing aan in verband met de wijziging van hoofdstuk 3 bij het Zevende wijzigingsbesluit BPR.

De wijzigingen in de onderdelen R en S beogen het mogelijk te maken voor schepen, geen duwstelen zijnde, met een diepgang tot 3,00 m om een voor hun bestemde afmeergelegenheid te kunnen bereiken.

#### *Artikel 27*

Bij de inwerkingtreding van het Zesde Wijzigingsbesluit BPR op 1 oktober 1992, zijn de artikelen van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg die van toepassing waren op het gebied waar ook het BPR van toepassing is, buiten werking gesteld. De overige artikelen behielden in afwachting van de inwerkingtreding van het STZ hun werking.

Met de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, kan nu het totale Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg worden ingetrokken.

#### *Artikel 28*

Reeds in de memorie van toelichting bij de Scheepvaartverkeerswet (Kamerstukken II, 1987–1988, 20 289, nr. 3) werd vermeld dat o.a. het Besluit van 11 augustus 1934, nr. 138, waarin de taak van het rijk voor de betonning, bebakening en kust- en oeververlichting langs de zeekusten, in de zeegaten, op de benedenrivieren en het IJsselmeer is geregeld, door de regeling inzake verkeerstekens in het Rijnvaartpolitierglement 1983 en het BPR feitelijk was achterhaald, voor zover dit besluit van toepassing is op de binnenwateren waarvoor het BPR van kracht is.

Nu in artikel 15 van het onderhavige besluit voor het zeegebied de verkeerstekens ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin worden vastgesteld en in het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer een allesomvattende regeling voor de plaatsing van verkeerstekens, ook voor de territoriale zee, wordt gegeven, is het Besluit van 11 augustus 1934, nr. 138, in zijn totaliteit achterhaald en wordt dan ook ingetrokken.

#### *Artikel 29*

Aangezien het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen in het onderhavige besluit is geïntegreerd, wordt dit besluit door middel van de onderhavige algemene maatregel van bestuur ingetrokken. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

#### *Artikel 31*

Het is wenselijk dat de artikelen 1 tot en met 20, artikel 23, onderdeel A, 2°, en onderdeel B, en de artikelen 27 tot en met 29, van de onderhavige amvb pas in werking treden als de op artikel 5, zevende lid, gebaseerde uitvoeringsregeling gereed is.

Aangezien het onnodig is dat hierdoor de inwerkingtreding van de door middel van het STZ in andere besluiten aangebrachte wijzigingen wordt opgehouden, is hier bepaald dat die wijzigingen, verwoord in de artikelen 21, 22, 23, onderdeel A, 1°, en 24 tot en met 26, van het onderhavige besluit in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin ze worden geplaatst.

Het is niet nodig dat deze bepalingen gedurende een bepaalde periode vooraf bekend worden gesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

