
299

Besluit van 26 april 2002, houdende wijziging van het Scheepvaartreglement Eemsmonding

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 november 2001, nr. DGG/J-01/007369, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, bestuurlijke en juridische zaken;

Gelet op de 5 april 2001 te Berlijn tot stand gekomen Overeenkomst tot wijziging van en aanvulling op de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding (Trb. 2001, 93) en op artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 7 februari 2002, No. W09.01 0594/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 19 april 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-806, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Scheepvaartreglement Eemsmonding¹ wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. De onderdelen g en h komen te luiden:

g. bovenmaats schip:

een schip dat op grond van zijn diepgang, zijn lengte of op grond van andere kenmerken gedwongen is gebruik te maken van het diepste deel van het vaarwater en dat in aanvulling op Voorschrift 3, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen wordt beschouwd als een schip dat in zijn manoeuvreerbaarheid beperkt is;

h. bepaalde gevaarlijke goederen:

goederen uit klasse 1 -subklassen 1.1, 1.2, 1.3- en uit de klassen 4.1 en 5.2 van de Internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen (IMDG-Code), waarvoor de bijkomende aanduiding «ontploffingsgevaar» is voorgeschreven, met een totale

hoeveelheid van meer dan 100 kg per schip, alsmede de als massagoed in tankschepen of in duwstellen of slepen vervoerde goederen als bedoeld in artikel 21, eerste lid, onderdeel 1;

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel i door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

j. waterscooters:

gemotoriseerde watersporttoestellen, die voor een of meerdere personen zijn gebouwd of ingericht ten behoeve van een glijdende voortbeweging door of over het water en als Personal Watercraft, zoals een waterbob, een waterscooter, jetbike of jetski worden aangeduid, of andere soortgelijke toestellen;

k. snelle schepen:

schepen, die overeenkomstig de Internationale Code voor snelle schepen gebouwd zijn en dienovereenkomstig worden gebruikt, evenals schepen die niet overeenkomstig die Code gebouwd zijn, maar wel overeenkomstig die Code worden gebruikt of ingezet;

l. veiligheidszones:

wateroppervlakken gelegen buiten het vaarwater, die zich uitstrekken over een afstand van ten hoogste 500 meter, gemeten vanuit ieder punt van de buitenste ring om installaties of andere inrichtingen ten behoeve van wetenschappelijk maritiem onderzoek of onderzoek naar of de ontginning van natuurschatten en door de beide plaatselijke autoriteiten gezamenlijk zijn aangewezen.

B

In artikel 11, eerste lid, wordt «No.1 van Hoofdstuk II van bijlage 1», vervangen door: No. 5 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

C

Onder een zodanige verplaatsing van het aan artikel 15 voorafgaande opschrift «**Vaarvoorschriften**» dat dit voorafgaat aan artikel 14, komt artikel 14 te luiden:

Artikel 14

Beginselen

1. De vaarvoorschriften van dit hoofdstuk zijn van toepassing onafhankelijk van het zicht. In afwijking van de Voorschriften 11 en 19 van de Internationale Bepalingen zijn Voorschrift 13, onderdelen a en c, en Voorschrift 14, onderdelen a en c, van de Internationale Bepalingen in het vaarwater ook dan van toepassing wanneer de schepen elkaar op de radar kunnen waarnemen.

2. Bij het ontmoeten van, voorbijlopen van en voorbijvaren aan schepen en installaties, dient een veilige passeerafstand overeenkomstig Voorschrift 8, onderdeel d, van de Internationale Bepalingen te worden aangehouden.

3. In het vaarwater dienen de boegankers voor onmiddellijk gebruik gereed te zijn. Dit geldt niet voor schepen met een lengte kleiner dan 20 meter.

D

Na artikel 14 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 14a

Veiligheidszones

1. Veiligheidszones worden niet bevaren.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die voor de verzorging van installaties of inrichtingen zijn ingezet.

E

In artikel 15, derde lid, vervalt de laatste volzin.

F

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

1. In beginsel wordt aan bakboord voorbijgelopen. Voor zover de bijzondere situatie het vereist, mag aan stuurboord worden voorbijgelopen.
2. Het voorbijlopende schip let op het achteropkomende verkeer en vermindert de vaart zodanig of houdt een zodanige zijwaartse afstand aan, dat er geen gevaarlijke zuiging kan ontstaan, en voegt zo snel mogelijk weer naar stuurboord in, zonder daarbij het voorbijgelopen schip in gevaar te brengen of te hinderen. Het schip dat opgelopen wordt, vergemakkelijkt zoveel mogelijk het voorbijlopen.
3. Kan in een vaarwater alleen met de medewerking van het opgelopen schip veilig worden voorbijgelopen, dan is het voorbijlopen alleen toegestaan als het voorbij te lopen schip met een daartoe strekkend verzoek of daartoe strekkende aankondiging van het oplopende schip ondubbelzinnig heeft ingestemd. Het oplopende schip kan, in afwijking van Voorschrift 9, onderdeel e (i), van de Internationale Bepalingen zijn voornemen over de marifoon aan het voorbij te lopen schip mededelen, indien:
 - a. ondubbelzinnige identificatie plaatsvindt van de deelnemers aan de communicatie;
 - b. een ondubbelzinnige afspraak over de marifoon mogelijk is;
 - c. door de keuze van het marifoonkanaal gewaarborgd is dat zo mogelijk alle betrokken verkeersdeelnemers met de afspraak over de marifoon kunnen meeluisteren; en
 - d. de verkeerssituatie het toestaat.

Indien het voorbij te lopen schip instemt, kan het zijn toestemming in afwijking van Voorschrift 34, onderdeel c (ii), van de Internationale Bepalingen over de marifoon geven en maatregelen nemen om veilig te passeren. Zijn de voorwaarden voor de afspraak over de marifoon niet aanwezig, dan geldt uitsluitend Voorschrift 9, onderdeel e, van de Internationale Bepalingen.

G

Artikel 17 wordt gewijzigd als volgt:

Onder vernummering van het derde lid tot eerste lid, vervallen het eerste, tweede en vierde lid, en wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. In afwijking van Voorschrift 14 van de Internationale Bepalingen mogen schepen binnen vaarwatergedeelten als bedoeld in artikel 15, tweede lid, eerste volzin, voor een tegemoetkomend schip bij uitzondering

naar bakboord uitwijken. Het voornemen dient aan het tegemoetkomende schip kenbaar te worden gemaakt. Aan het tegemoetkomende schip kan het schip zijn voornemen door middel van de marifoon mededelen, indien

- a. ondubbelzinnige identificatie plaatsvindt van de deelnemers aan de communicatie;
- b. een ondubbelzinnige afspraak over de marifoon mogelijk is;
- c. door de keuze van het marifoonkanaal gewaarborgd is dat zo mogelijk alle betrokken verkeersdeelnemers met de afspraak over de marifoon kunnen meeluisteren, en
- d. de verkeerssituatie het toestaat.

Zijn de voorwaarden voor de afspraak over de marifoon niet aanwezig, dan dient het voornemen aan het tegemoetkomende schip kenbaar te worden gemaakt door middel van een lange stoot, gevolgd door twee reeksen van twee korte stoten. Het tegemoetkomende schip dient met hetzelfde signaal te antwoorden en het schip aan stuurboordzijde te passeren.

De tweede tot en met vijfde zin zijn niet van toepassing op vaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter.

H

Artikel 18 wordt gewijzigd als volgt:

1. Onder wijziging van het opschrift «Voorrang» in «Voorrang voor de scheepvaart in het vaarwater», vervalt in het tweede lid de zinsnede «dat over zijn gehele lengte door de verkeerstekens E.2.1 tot en met E.2.3 van Hoofdstuk I van bijlage 1 is gemarkeerd,».

2. In het derde lid wordt «doodtij» vervangen door: stilstaand water.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidend:

6. Zeilschepen dienen in het vaarwater voor elkaar uitsluitend overeenkomstig de Internationale Bepalingen uit te wijken wanneer ze daardoor schepen die voorrang hebben niet in gevaar brengen of hinderen.

I

Artikel 19 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Ieder schip, iedere waterscooter en iedere zeilplank dient met inachtneming van Voorschrift 6 van de Internationale Bepalingen met een veilige snelheid te varen. Indien het verkeer door verkeerstekens wordt geregeld, wordt de snelheid zodanig aangepast, dat bij een onverwachte wijziging van het optische of het akoestische verkeersteken het schip onmiddellijk tot stilstand kan worden gebracht.

2. In het tweede lid wordt «300 meter» vervangen door: 500 meter.

J

Artikel 21 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De Eemsmonding mag door de hieronder vermelde schepen alleen onder de in het tweede lid genoemde voorwaarden bevaren worden:

a. Tankschepen, duwstellen en slepen die

1° gasvormige stoffen overeenkomstig de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gas als massagoed vervoeren (IGC-Code), behoudens stikstof en koelvloeistoffen,

2° vloeibare stoffen overeenkomstig de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen, die chemicaliën als massagoed vervoeren (IBC-Code), waarvoor krachtens Hoofdstuk 15, paragraaf 15.19 van de IBC-Code, zonder enige uitzondering overvulbeveiligingen en een alarm dat de vulhoogte aangeeft zijn voorgeschreven en die daarom de aantekening »15.19» in kolom «o» van de tabel in Hoofdstuk 17 van de Code hebben, of

3° vloeibare stoffen, die vallen onder Bijlage I van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat verdrag, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (MARPOL-Verdrag),

als massagoed vervoeren.

b. lege tankschepen, duwstellen en slepen na het lossen van de in de onderdelen b of c genoemde stoffen -uitgezonderd restanten, die bij normaal functioneren van de losinstallaties niet meer kunnen worden gepompt- voorzover het vlampunt van de laatste lading lager was dan 35° C en de tanks niet gereinigd en ontgast of volledig geïnertiseerd zijn.

c. reactorschepen.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidend:

6. Door de verkeerscentrale kan met goedvinden van de beide bevoegde autoriteiten in individuele gevallen ontheffing worden verleend van de in het tweede lid genoemde voorwaarden voor het bevaren van de Eemsmonding.

K

Er wordt een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 21a

Snelle schepen

De bevoegde autoriteit kan voorwaarden stellen voor het bevaren van de Eemsmonding met snelle schepen.

L

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22

Waterskiën, varen met waterscooters en plankzeilen

1. In het vaarwater is waterskiën en het varen met waterscooters verboden, uitgezonderd op de met verkeerstekes C.2 of C.5 van Hoofdstuk I van bijlage 1 aangeduide of door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

Buiten het vaarwater is waterskiën en het varen met waterscooters toegestaan, uitgezonderd op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

2. Waterskiërs en de hen voorttrekkende boten, alsmede bestuurders van waterscooters dienen voor alle andere schepen uit te wijken. Wanneer er sprake is van tegemoetkomende schepen dienen waterskiërs binnen het kielzog van de hen voorttrekkende boten te blijven.

3. Het varen met een zeilplank is verboden

- a. in het vaarwater, uitgezonderd in de door de bevoegde autoriteit vastgestelde vaarwaters;
- b. buiten het vaarwater op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

4. Op de vrijgegeven wateroppervlakken mag des nachts, bij beperkt zicht en gedurende de door de bevoegde autoriteit vastgestelde tijden niet worden gewaterskied of met een waterscooter of een zeilplank worden gevaren.

M

Artikel 23 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt na «vastgestelde wateroppervlakken.» ingevoegd: Dit verbod geldt niet voor beperkt manoeuvreerbare schepen als bedoeld in Voorschrift 3, onderdeel g (i) en (ii), van de Internationale Bepalingen.
2. Onder vernummering van het vierde en vijfde lid, tot derde en vierde lid, vervalt het derde lid.

N

In artikel 27, tweede lid, wordt «de radarcentrale aan de Knock» vervangen door: de verkeerscentrale aan de Knock.

O

Artikel 28, eerste lid, komt te luiden:

1. Een vergunning van de bevoegde autoriteit is vereist voor:
 - a. het verkeer van buitengewoon grote schepen die de door de bevoegde autoriteit vastgestelde afmetingen met betrekking tot de lengte, de breedte en de diepgang overschrijden;
 - b. het verkeer van luchtkussenvaartuigen en snelle schepen alsmede van draagvleugelboten, hoovercrafts en katamarans, uitgezonderd pleziervaartuigen, schepen in beheer bij de Koninklijke Marine of een ander schip in beheer bij het Ministerie van Defensie, voor zover het behoort tot de organieke uitrusting van het legerkorps en van de hulp- en reddingsdiensten;
 - c. het verkeer van duwstellen en slepen, die de scheepvaart buitengewoon kunnen hinderen of waarmee de scheepvaart bijzonder rekening dient te houden, het slepen van drijvende inrichtingen, alsmede het slepen van schepen en voorwerpen, als bedoeld in Voorschrift 24, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen;
 - d. de berging van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen, voor zover afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer, en de berging niet door de bevoegde autoriteit is bevolen;
 - e. de beproeving en het onderzoek van de trekkracht van schepen, alsmede het proefdraaien in stilliggende positie, die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer;
 - f. parasailing;
 - g. watersportevenementen op het water;
 - h. andere evenementen die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer.

P

Aan artikel 29 wordt een lid toegevoegd, luidend:

5. De gezagvoerder van een met een marifoon uitgerust schip is verplicht bij het in acht nemen van de voorschriften inzake het verkeersgedrag, de door de verkeerscentrale in het Duits, op verzoek in het Nederlands of Engels verstrekte verkeersinformatie, alsmede aanwijzingen en waarschuwingen te beluisteren en deze onverwijld overeenkomstig de omstandigheden in de gegeven verkeerssituatie in aanmerking te nemen. Op verzoek van de verkeerscentrale dient de gezagvoerder van het schip zich bij haar te melden en deel te nemen aan de communicatie met de verkeerscentrale.

Q. Bijlage 1, Hoofdstuk I (Verkeerstekens), wordt gewijzigd als volgt:

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



wordt vervangen door

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



2. A.5 -Ankerverbod-



wordt vervangen door

A.5 -Ankerverbod-



3. B.3 -Het geven van geluidsseinen- vervalt.

4. Er wordt na het verkeersteken C.4 -Stremming van de vaarweg twee reeksen van drie lange stoten- een verkeersteken toegevoegd, luidend:

C.5 -Varen met waterscooters-



Wateroppervlakken in het vaarwater waarop het varen met waterscooters is toegestaan:

R. Bijlage 2 vervalt.

¹ Stb. 1989, 237, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 4 februari 1993, Stb. 109.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vijfde lid en vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State).

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 26 april 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *vijfentwintigste* juni 2002

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Nieuwe ontwikkelingen op scheepvaartgebied en de wens een betere afstemming met de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51) (verder te noemen de Internationale Bepalingen) te realiseren, maakten het gewenst de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, met bijlagen, gesloten te 's-Gravenhage op 22 december 1986 (Trb. 1987, 15), te wijzigen. De hiertoe noodzakelijke wijzigingen zijn overeengekomen in een Commissie als bedoeld in artikel 4 van deze Overeenkomst en neergelegd in de op 5 april 2001 te Berlijn gesloten Overeenkomst tot wijziging van en aanvulling op de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, (Trb. 2001, 93). De wijzigingen betreffen met name de bij die Overeenkomst behorende Bijlage A, Scheepvaartreglement Eemsmonding, en de bij dat scheepvaartreglement behorende Aanhangsels 1 (Verkeerstekens en optische tekens van schepen) en 2 (Stoffenlijst van de te melden goederen bij het vervoer waarvan de schepen bijzondere gevaren opleveren).

Door middel van een brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 15 januari 1999 (Kamerstukken I/II 1998/1999, 23 908 (R 1519), nr. 121a) is, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 8 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, en met het oog op artikel 7, onderdeel b, van die Rijkswet, aan de Staten-Generaal het voornemen medegedeeld tot het wijzigen van de vorengenoemde Overeenkomst over te gaan en is er gedurende 30 dagen de gelegenheid gegeven de wens kenbaar te maken dat deze wijziging aan de goedkeuring van de Staten-Generaal dient te worden onderworpen. Van deze gelegenheid is geen gebruik gemaakt. De wijzigingen zijn voor Nederland geïmplementeerd door middel van de onderhavige wijziging van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Ingevolge artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het ontwerp van het besluit bekendgemaakt in Staatscourant 2001, 167 en overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Hieruit is alleen een verzoek van het Korps Landelijke Politiediensten voortgevloeid om de tekst van het ontwerp nog op een aantal punten aan te passen. Als uitvloeisel daarvan is in artikel 11, eerste lid, een onjuiste verwijzing ongedaan gemaakt en zijn er in artikel 16 een aantal termen meer in overeenstemming gebracht met de in Nederland gebruikelijke scheepvaartbegrippen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1, onderdeel A, punt 1

In artikel 1, onderdeel g, is door de verwijzing naar Voorschrift 3, onderdeel g, van de Internationale Bepalingen, bereikt dat op een «bovenmaats schip» alle in de Internationale Bepalingen opgenomen voorschriften voor een schip dat in zijn manoeuvreerbaarheid is beperkt van toepassing zijn. Zo verkrijgt een dergelijk schip ook het recht van voorrang als geregeld in Voorschrift 18, onderdeel (a) van de Internationale Bepalingen, wat tot op heden niet het geval was. Dit heeft tot gevolg dat dergelijke schepen nu, in plaats van drie rode lichten, een rood-wit-rood licht moeten voeren.

Door deze wijziging is voldaan aan de opdracht van de Internationale Maritieme Organisatie om voor dit soort vaartuigen geen voorrangrecht

in het leven te roepen dat niet in overeenstemming is met Voorschrift 18, onderdeel (d) (ii) van de Internationale Bepalingen.

Hierdoor is artikel 17, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding overbodig geworden. Dit artikellid is derhalve vervallen.

In artikel 1, onderdeel h, is de definitie van «bepaalde gevaarlijke goederen» in overeenstemming gebracht met de gewijzigde inzichten dienaangaande als neergelegd in de desbetreffende Codes van de Internationale Maritieme Organisatie, te weten de Internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen (IMDG-Code), de internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gas als massagoed vervoeren (IGC-Code), de internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen, die chemicaliën als massagoed vervoeren (IBC-Code) en het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat Verdrag, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (MARPOL-Verdrag).

Artikel 1, onderdeel A, punt 2

In artikel 1, onderdeel, j is een definitie van waterscooters ingevoegd. Met de Bondsrepubliek Duitsland is overeengekomen daarin de term «Personal Watercraft» op te nemen. Het gebruik van deze term identificeert voldoende welke «watersporttoestellen» hier worden bedoeld en omvat tevens een zodanig brede verscheidenheid aan deze toestellen dat wordt voorkomen dat afwijkende types niet onder de definitie vallen en tevens wordt voorkomen dat de definitie moet worden aangepast als er nieuwe types op de markt worden gebracht.

Artikel 1, onderdeel B

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in artikel 11, eerste lid, de onjuiste verwijzing naar No.1 van Hoofdstuk II van bijlage 1, te wijzigen in een juiste verwijzing naar No.5 van Hoofdstuk II van bijlage 1.

Artikel 1, onderdeel C

Artikel 14, mistseinen van schepen, is vervallen. Vanwege de beschikbaarheid van een verkeersbegeleidend systeem en omdat er ook door middel van de marifoon kan worden gewaarschuwd, is het geven van mistseinen niet meer noodzakelijk.

Het nieuwe artikel 14 maakt deel uit van het Hoofdstuk «Vaarvoorschriften» en geeft aan dit hoofdstuk een aantal beginselen mee. Zo wordt aangegeven dat de vaarvoorschriften van dit hoofdstuk onafhankelijk van het zicht van toepassing zijn, en wordt aangegeven dat Voorschrift 13, de onderdelen a en c, en Voorschrift 14, de onderdelen a en c, van de Internationale Bepalingen ook dan van toepassing zijn wanneer schepen elkaar op de radar kunnen waarnemen. Deze voorschriften zouden zonder deze nadere bepaling alleen van toepassing zijn op schepen die in zicht van elkaar zijn.

Artikel 1, onderdeel E

In artikel 15, derde lid, vervalt de zin «Er hoeft geen bepaalde zijde of vaarrichting te worden aangehouden». De opdracht dat duidelijk zichtbaar moet zijn dat geen gebruik van het vaarwater wordt gemaakt, impliceert niet dat een bepaalde zijde of vaarrichting moet worden aangehouden.

Artikel I, onderdeel F

Artikel 16, eerste lid, is vervallen. Deze bepaling is niet meer nodig vanwege het bepaalde in artikel 14, tweede lid, om bij het ontmoeten van schepen een veilige passeerafstand aan te houden.

In artikel 16, derde lid, is bepaald dat wanneer in een vaarwater alleen met de medewerking van het opgelopen schip veilig kan worden voorbijgelopen, het voorbijlopen alleen dan is toegestaan als het voorbij te lopen schip daarmee ondubbelzinnig heeft ingestemd. Nieuw is, dat het is toegestaan hieromtrent afspraken te maken via de marifoon. Tot nu toe kon voor het maken van afspraken bij het voorbijlopen formeel alleen gebruik worden gemaakt van de daartoe geëigende geluidsseinen.

Artikel 16, vierde lid, is vervallen. Vanwege het toestaan van het maken van afspraken omtrent het voorbijlopen per marifoon, was hetgeen in dit artikellid omtrent het geven van een geluidsein werd bepaald onjuist geworden.

Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de term «oplopen» daar waar geëigend te vervangen door de term «voorbijlopen», hetgeen naar Nederlandse scheepvaartbegrippen juist is. Om dezelfde reden is de term «links» vervangen door de term «bakboord» en is de term «rechts» vervangen door de term «stuurboord».

Artikel I, onderdeel G

Artikel 17, eerste lid, is vervallen omdat het overbodig is geworden vanwege de nieuwe definitie van bovenmaats schip. Een bovenmaats schip heeft daardoor steeds voorrang en het is niet meer nodig dit expliciet te bepalen.

Ook artikel 17, tweede lid, is vervallen. Deze bepaling is niet meer nodig vanwege het bepaalde in artikel 14, tweede lid, om bij het ontmoeten van schepen een veilige passeerafstand aan te houden.

Door middel van (het nieuwe) artikel 17, tweede lid, is het mogelijk gemaakt door middel van de marifoon afspraken te maken over het uitwijken naar bakboord bij het elkaar ontmoeten van schepen op door de bevoegde autoriteiten vastgestelde vaarwatergedeelten. Tot nu toe kon voor het maken van afspraken bij het ontmoeten formeel alleen gebruik worden gemaakt van de daartoe geëigende geluidsseinen.

Artikel I, onderdeel H

Het opschrift behorende bij artikel 18, is zodanig aangepast, dat duidelijk wordt dat het artikel betrekking heeft op voorrang van de scheepvaart dat zich in het vaarwater bevindt.

Als een schip zich in het vaarwater bevindt heeft het nu altijd voorrang op een schip dat dat vaarwater vanuit een aftakking of een uitmonding invaart. Daarvoor is niet meer noodzakelijk dat het schip zich bevindt op een vaarweg dat over zijn gehele lengte is gemarkeerd door de verkeersstekens E.2.1 tot en met E.2.3 van Hoofdstuk I van de bijlage 1 behorende bij het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

In artikel 18, derde lid, is «doodtij», vervangen door: stilstaand water. Deze laatste term geeft duidelijker aan wat hier wordt bedoeld.

Artikel I, onderdeel I

In artikel 19, eerste lid, zijn de waterscooter en de zeilplank opgenomen naast het begrip schip. Dit was noodzakelijk omdat in de Duitse wetgeving waterscooters en zeilplanken niet als schepen worden beschouwd. Daarnaast is een verwijzing opgenomen naar Voorschrift 6 van de Internationale Bepalingen om aan te duiden dat steeds een veilige vaart dient te worden aangehouden.

Dat de boegankers steeds gereed moeten zijn om te vallen is hier komen te vervallen omdat dat reeds in artikel 14, derde lid, in algemene zin is opgenomen.

In artikel 19, tweede lid, is de afstand tot een «duidelijk als zodanig herkenbare badinrichting» waarbinnen niet sneller mag worden gevaren dan 8 km per uur, van 300 naar 500 meter gebracht.

Artikel I, onderdeel J

In artikel 21, eerste lid, is geregeld dat bepaalde type schepen, die bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren, de Eemsmonding alleen mogen bevaren onder de in artikel 21, tweede lid, genoemde voorwaarden. Nieuw is, dat die gevaarlijke en schadelijke stoffen niet meer zijn opgesomd in een bij het Scheepvaartreglement Eemsmonding gevoegde bijlage, maar dat in het artikel zelf is vermeld om welke gevaarlijke en schadelijke stoffen het gaat, onder verwijzing naar de desbetreffende Internationale Codes en het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat Verdrag, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (MARPOL-Verdrag).

Aan artikel 21 is een zesde lid toegevoegd, waarin is bepaald dat door de verkeerscentrale, met goedvinden van beide bevoegde autoriteiten, te weten de Nederlandse en de Duitse bevoegde autoriteit, ontheffing kan worden verleend van het in artikel 21, tweede lid, bepaalde. Zo kan nu ook een ontheffing worden gegeven van het bepaalde dat bij het invaren van de Eemsmonding of bij het verlaten van een ligplaats het zicht meer dan 1000 meter moet bedragen.

Artikel I, onderdeel K

Er is een artikel 21a ingevoegd, door middel waarvan voor de bevoegde autoriteit de mogelijkheid is geschapen voorwaarden te stellen voor het bevaren van de Eemsmonding met snelle schepen. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een uitwijkplicht voor snelle schepen voor al het overige scheepvaartverkeer en het voeren van een geel flikkerlicht.

Artikel I, onderdeel L

In artikel 22 is naast het waterskiën en het plankzeilen, nu ook het varen met waterscooters geregeld.

Er is een verkeerstek C.5 in Hoofdstuk I van bijlage 1 bij het Scheepvaartreglement Eemsmonding opgenomen, door middel waarvan kan worden aangeduid dat het varen met een waterscooter is toegestaan.

Artikel I, onderdeel M

Door verplaatsing van het bepaalde in artikel 23, derde lid, naar het eerste lid, na «vastgestelde wateroppervlakken», wordt de in dit lid

genoemde uitzondering voor het ankeren met beperkt manoeuvreerbare schepen als bedoeld in Voorschrift 3, onderdeel g (i) en (ii), van de Internationale Bepalingen, alleen van toepassing op het ankeren in het vaarwater.

Voorheen was deze uitzondering ook van toepassing op het ankeren buiten het vaarwater in engten en in onoverzichtelijke bochten en binnen een omtrek van 300 meter van beperkt manoeuvreerbare schepen, wrakken en andere obstakels voor de scheepvaart, en leidingstraten, alsmede op plaatsen die door de verkeerstekens E.5 van Hoofdstuk I van bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding gekenmerkt zijn.

Artikel I, onderdeel N

In artikel 27, tweede lid, is de term «de radarcentrale aan de Knock» vervangen door: de verkeerscentrale aan de Knock. Deze laatste term doet meer recht aan de daadwerkelijke functie van de centrale, van waaruit de scheepvaart wordt begeleid.

Artikel I, onderdeel O

In artikel 28, onderdeel b, is ten aanzien van een aantal categorieën van schepen om veiligheidsredenen bepaald dat ze alleen mogen varen met een vergunning van de bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit kan zo ten aanzien van het varen met deze schepen beperkingen stellen en er voorschriften aan verbinden. Om dezelfde reden is in onderdeel f het parasailen aan een vergunning van de bevoegde autoriteit gebonden.

Artikel I, onderdeel P

In artikel 29, vijfde lid, is om veiligheidsredenen een uitluister- en communicatieplicht opgenomen voor schepen die zijn uitgerust met marifoon. Er is bepaald dat informatie, waarschuwingen en aanwijzingen van de verkeerscentrale moeten worden opgevolgd.

Artikel I, onderdeel Q, punten 1 en 2

De verkeerstekens A.4 en A.5 van Hoofdstuk I van bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding zijn destijds verkeerd in het Staatsblad afgedrukt. De in deze verkeerstekens voorkomende diagonale balken lopen van rechtsboven naar linksonder, in plaats van van linksboven naar rechtsonder. Dat is hierbij hersteld.

Artikel I, onderdeel Q, punt 3

Het verkeersteken B.3 -Het geven van geluisseinen- van Hoofdstuk I van bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, is vervallen. Aan dit sein is geen behoefte meer vanwege de mogelijkheid waarschuwingen te geven per marifoon.

Artikel I, onderdeel R

Bijlage 2 -Stoffenlijst van de te melden goederen bij het vervoer waarvan de schepen bijzondere gevaren opleveren- behorende bij het Scheepvaartreglement Eemsmonding, is vervallen. Gekozen is nu voor vermelding van gevaarlijke en schadelijke stoffen in artikel 21 zelf, onder verwijzing naar de desbetreffende Internationale Codes en het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te

Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat Verdrag, met Bijlage
(Trb. 1978, 188) (MARPOL-Verdrag).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos