

34 (1986) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1987 Nr. 15

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de
Eemsmonding, met bijlagen;
's-Gravenhage, 22 december 1986*



B. TEKST**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en

de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland,

Geleid door de wens de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer in de Eemsmonding te bevorderen;

Gelet op het op 8 april 1960 te 's-Gravenhage totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding, met Bijlagen en Slotprotocol (Eems-Dollardverdrag);

Zijn ter uitvoering van artikel 34, eerste lid, van dit Verdrag het volgende overeengekomen:

Artikel 1

In de Eemsmonding, zoals nader aangeduid in paragraaf 1 van Bijlage B bij het Eems-Dollardverdrag, gelden in afwijking van en als aanvulling op de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee de in Bijlage A vervatte verkeersvoorschriften („Scheepvaartreglement Eemsmonding”).

Artikel 2

(1) Voor het vervoer van vloeibare petroleumgassen (LPG) in de Eemsmonding naar Emden gelden, als aanvulling op de in artikel 1 genoemde verkeersvoorschriften, de in Bijlage B bedoelde regelingen.

(2) Overeenkomstige veiligheidseisen voor het vervoer van LPG worden voortaan volgens het bepaalde in artikel 4 van deze Overeenkomst geregeld, voor zover geen overeenkomstige veiligheidsbepalingen in de binnenlandse veiligheidsvoorschriften zijn opgenomen. Voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen het opstellen van plaatselijke regelingen aan de plaatselijke autoriteiten hebben overgelaten, kunnen de plaatselijke autoriteiten overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, eerste lid, de in Bijlage B opgenomen verkeersvoorschriften wijzigen en aanvullen.

(3) Op het overige gastankerverkeer is het bepaalde in de eerste zin van het tweede lid van overeenkomstige toepassing.

**Abkommen zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande
und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die
Schiffahrtsordnung in der Emsmündung**

Die Regierung des Königreichs der Niederlande
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland –
von dem Wunsch geleitet, die Sicherheit und Leichtigkeit des
Schiffsverkehrs in der Emsmündung zu fördern,
gestützt auf den am 8. April 1960 in Den Haag unterzeichneten
Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem König-
reich der Niederlande über die Regelung der Zusammenarbeit in
der Emsmündung mit Anlagen und Schlußprotokoll (Ems-Dollart-
Vertrag) –
sind zur Erfüllung des Auftrags nach Artikel 34 Absatz 1 dieses
Vertrags wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

In der Emsmündung im Sinne des § 1 der Anlage B des Ems-
Dollart-Vertrags gelten in Abweichung und Ergänzung der Interna-
tionalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See die in
Anlage A enthaltenen Verkehrsvorschriften (»Schiffahrtsordnung
Emsmündung«).

Artikel 2

(1) Für die Beförderung von verflüssigten Petroleumgasen (LPG)
in der Emsmündung nach Emden gelten ergänzend zu den in Artikel
1 genannten Verkehrsvorschriften die in Anlage B aufgeführten Re-
gelungen.

(2) Entsprechende Sicherheitsauflagen für die Beförderung von
LPG nach Emden werden künftig nach Artikel 4 geregelt, soweit nicht
entsprechende Sicherheitsbestimmungen in die innerstaatlichen
Sicherheitsvorschriften aufgenommen worden sind. Soweit die Ver-
tragsparteien örtliche Regelungen den örtlichen Behörden übertra-
gen haben, können die örtlichen Behörden nach Artikel 5 Absatz 1
die in Anlage B enthaltenen Verkehrsvorschriften ändern und ergän-
zen.

(3) Für andere Gastankerverkehre gilt Absatz 2 Satz 1 entspre-
chend.

Artikel 3

(1) De Overeenkomstsluitende Partijen verwerken de inhoud van deze Overeenkomst in het nationale recht en nemen daarbij een algemene clausule inzake het verkeersgedrag op volgens welke de deelnemers aan dit verkeer zich zodanig dienen te gedragen, dat de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer zijn gewaarborgd, en de voorzorgmaatregelen in acht dienen te nemen die volgens het gewone zeemansgebruik geboden zijn. Het nationale recht van de Overeenkomstsluitende Partijen kan bepalen dat bij onmiddellijk dreigend gevaar kan worden afgeweken van het gemeenschappelijke verkeersrecht, indien dit op grond van bijzondere omstandigheden noodzakelijk wordt.

(2) In het nationale recht van de Overeenkomstsluitende Partijen dient een voorschrift te worden opgenomen volgens hetwelk de krachtnaam het bepaalde in artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag bevoegde Nederlandse autoriteiten in bijzondere gevallen vrijstelling kunnen verlenen van de naleving van de Internationale Beperkingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en van de bepalingen van het gemeenschappelijke verkeersrecht.

(3) In het nationale recht van de Overeenkomstsluitende Partijen dient een voorschrift te worden opgenomen volgens hetwelk de gezagvoerder of iedere andere persoon die voor de veiligheid verantwoordelijk is, het gemeenschappelijke verkeersrecht in acht dient te nemen.

Artikel 4

(1) Indien een Overeenkomstsluitende Partij een wijziging van deze Overeenkomst noodzakelijk acht, deelt zij dit de andere Overeenkomstsluitende Partij mee. De daartoe vereiste onderhandelingen vinden plaats binnen een commissie, waarin drie vertegenwoordigers van elke Overeenkomstsluitende Partij zitting hebben.

(2) De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe, de resultaten van deze onderhandelingen – voor zover nodig – met inachtneming van de binnenlandse wetgeving in het nationale recht te verwerken, tenzij een Overeenkomstsluitende Partij binnen een termijn van zes maanden bezwaren indient tegen deze door de commissie overeengekomen resultaten.

(3) De overeenkomstsluitende Partijen werken ook ten aanzien van de in deze Overeenkomst niet uitdrukkelijk geregelde kwesties die zich in de Eemsmonding met betrekking tot de verkeersvoorschriften voordoen, in een geest van goede nabuurschap samen.

Artikel 3

(1) Die Vertragsparteien werden dieses Abkommen in nationales Recht umsetzen und dabei eine Generalklausel für das Verhalten im Verkehr aufnehmen, wonach Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten haben, daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist, und die Vorsichtmaßregeln zu beachten haben, die Seemannsbrauch sind. Das nationale Recht der Vertragsparteien kann vorsehen, daß von dem gemeinsamen Verkehrsrecht bei unmittelbar drohender Gefahr abgewichen werden kann, wenn dies unter Berücksichtigung der besonderen Umstände erforderlich wird.

(2) In das nationale Recht der Vertragsparteien ist eine Vorschrift aufzunehmen, wonach die nach Artikel 34 Absatz 2 Ems-Dollart-Vertrag zuständige Behörde im Einzelfall von den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und von den Bestimmungen des gemeinsamen Verkehrsrechts befreien kann.

(3) In das nationale Recht der Vertragsparteien ist eine Vorschrift aufzunehmen, wonach der Fahrzeugführer oder jeder sonst für die Sicherheit Verantwortliche das gemeinsame Verkehrsrecht zu befolgen hat.

Artikel 4

(1) Hält eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens für erforderlich, so teilt sie dies der anderen Vertragspartei mit. Die deshalb erforderlichen Verhandlungen werden in einer Kommission geführt, in die jede Vertragspartei drei Mitglieder entsendet.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ergebnisse dieser Verhandlungen – soweit erforderlich – nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetze in nationales Recht umzusetzen, es sei denn, daß eine Vertragspartei innerhalb einer Frist von sechs Monaten gegen diese von der Kommission vereinbarten Ergebnisse Einwendungen erhebt.

(3) Die Vertragsparteien werden auch bei den in diesem Abkommen nicht ausdrücklich geregelten Fragen, die sich in der Emsmündung hinsichtlich der Verkehrsvorschriften ergeben, im Geiste guter Nachbarschaft zusammenarbeiten.

Artikel 5

- (1) De uitvaardiging van de ingevolge het Scheepvaartreglement Eemsmonding voorziene plaatselijke regelingen kan door de Overeenkomstsluitende Partijen aan de plaatselijke autoriteiten worden overgelaten. Met name betreft het daarbij de vaststelling van
- a. de reden, alsmede de voorwaarden voor het gebruik daarvan;
 - b. binnen het vaarwater gelegen wateroppervlakken waarbinnen het ankeren is toegestaan, en buiten het vaarwater gelegen wateroppervlakken waarbinnen het ankeren verboden is;
 - c. de plaatsen waarop het aanleggen en het meren verboden zijn;
 - d. de anker- en ligplaatsen waarop kleine vaartuigen zonder lichten mogen liggen;
 - e. de gedeelten van het vaarwater waarin links mag worden gevaren;
 - f. de gedeelten van het vaarwater waarin oplopen en ontmoeten kunnen worden verboden;
 - g. de wateroppervlakken waarop het waterskiën en het plankzeilen toegestaan of verboden zijn;
 - h. de bijzondere voorrangsregels;
 - i. de reden en ligplaatsen waarop de overslag van goederen is toegestaan, alsmede de voorwaarden daarvoor;
 - j. de aanvullende voorwaarden voor schepen, zoals bedoeld in artikel 21, derde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, met inbegrip van de wateroppervlakken die slechts met inachtneming van de regelingen voor de verkeersleiding binnen bepaalde tijdvakken, bij bepaalde waterstanden of weersomstandigheden mogen worden bevaren;
 - k. de afmetingen van de schepen met het oog op de meldingsverplichtingen;
 - l. de afmetingen van de schepen waarvoor op grond van hun grootte een vergunning vereist is.
- Deze plaatselijke regelingen kunnen slechts met wederzijds goedvinden van de plaatselijke autoriteiten worden getroffen.
- (2) De Overeenkomstsluitende Partijen delen elkaar mede wie de plaatselijk bevoegde autoriteiten zijn.

Artikel 6

Deze Overeenkomst geldt ook voor het „land” Berlijn, tenzij de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden een verklaring aflegt waaruit het tegenwoordig blijkt.

Artikel 5

(1) Der Erlaß der nach der Schiffahrtsordnung Emsmündung vorgesehenen örtlichen Regelungen kann von den Vertragsparteien den örtlichen Behörden übertragen werden. Im einzelnen handelt es sich dabei um die Festlegung von

- a) Reeden sowie Voraussetzungen für deren Benutzung,
- b) Wasserflächen innerhalb des Fahrwassers, auf denen das Ankern erlaubt und außerhalb des Fahrwassers, auf denen das Ankern verboten ist,
- c) Stellen, an denen das Anlegen und Festmachen verboten ist,
- d) Anker- und Liegeplätzen, auf denen kleine Fahrzeuge ohne Lichter liegen dürfen,
- e) Fahrwasserabschnitten, in denen links gefahren werden darf,
- f) Fahrwasserabschnitten, in denen das Überholen und Begegnen verboten werden kann,
- g) Wasserflächen, auf denen das Wasserskilaufen und das Segelsurfen erlaubt oder verboten ist,
- h) besonderen Vorfahrtsregeln,
- i) Reeden und Liegestellen, auf denen der Umschlag erlaubt ist, sowie die Voraussetzungen dafür,
- j) ergänzenden schiffahrtspolizeilichen Voraussetzungen für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 21 Absatz 3 Schiffahrtsordnung Emsmündung einschließlich der Wasserflächen, die nur nach Maßgabe verkehrslenkender Maßnahmen, innerhalb bestimmter Zeiträume, bei bestimmten Wasserständen oder Wetterverhältnissen befahren werden dürfen,
- k) Abmessungen der Fahrzeuge im Hinblick auf schiffahrtspolizeiliche Meldepflichten,
- l) Abmessungen der Fahrzeuge, für die wegen ihrer Größe eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung erforderlich ist.

Diese örtlichen Regelungen dürfen nur im gegenseitigen Einvernehmen der örtlichen Behörden getroffen werden.

(2) Die Vertragsparteien teilen sich gegenseitig die örtlich zuständigen Behörden mit.

Artikel 6

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs der Niederlande innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 7

Deze Overeenkomst treedt in werking na één maand, volgend op de dag waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een diplomatische nota hebben meegedeeld dat aan de vereiste binnenlandse voorwaarden voor de inwerkingtreding is voldaan.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 22 december 1986 in tweevoud, in de Nederlandse en Duitse taal, waarbij beide teksten gelijkelijk authentiek zijn.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

(w.g.) H. VAN DEN BROEK

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland,

(w.g.) WERNER DOLLINGER

(w.g.) OTTO VON DER GABLENTZ

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem beide Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

GESCHEHEN zu Den Haag am 22. Dezember 1986 in zwei Urkunden, jede in deutscher und in niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande,

(gez.) H. VAN DEN BROEK

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,

(gez.) WERNER DOLLINGER

(gez.) OTTO VON DER GABELNTZ

Bijlage A**Scheepvaartreglement Eemsmonding****Algemene bepalingen****Artikel 1*****Begripsbepalingen***

(1) Op dit Scheepvaartreglement zijn de begripsbepalingen van de voorschriften 3, 21 en 32 van de Internationale Bepalingen ter voorcoming van aanvaringen op zee, 1972, van toepassing; overigens wordt in dit Scheepvaartreglement verstaan onder:

1. Internationale Bepalingen:
de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972;
2. vaarwater:
een gedeelte van het water dat door de verkeerstekens E.2.1 tot en met E.2.3 van Hoofdstuk I van Aanhangsel 1 is begrensd of gekenmerkt of dat, voor zover dit niet het geval is, voor de doorgaande scheepvaart is bestemd; een vaarwater wordt beschouwd als nauw vaarwater, zoals bedoeld in de Internationale Bepalingen;
3. rede:
een voor het ankeren bestemd gedeelte van het water dat door de verkeerstekens E.6.1 en E.6.2 van Hoofdstuk I van Aanhangsel 1 is begrensd of dat door de bevoegde autoriteit is vastgesteld;
4. drijvende inrichting:
een drijvend bouwsel dat gewoonlijk niet voor de voortbeweging is bestemd, in het bijzonder een dok en een aanlegsteiger;
dit wordt in geval van transport beschouwd als een schip in de zin van dit Reglement en van de Internationale Bepalingen;
5. sleep:
een samenstel van één of meer slepende motorschepen (sleepboten) en één of meer daarachter of langs zij gesleepte schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen dat geen of geen gereed voor het gebruik zijnde voortstuwingssinstallatie bezit of dat in zijn manoeuvreerbaarheid beperkt is;
6. duwstel:
een hecht samenstel van schepen, waarvan er ten minste één is geplaatst voor het motorschip, dat dient voor het voortbewegen van het samenstel en dat wordt aangeduid als „duwboot”;
7. bovenmaats schip:
een schip dat op grond van zijn diepgang, zijn lengte of op grond van andere kenmerken gedwongen is gebruik te maken van het diepste gedeelte van het vaarwater; het wordt beschouwd als een schip

Anlage A

Schiffahrtsordnung Emsmündung

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(1) Für diese Schiffahrtsordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Regeln 3, 21 und 32 der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See; im übrigen sind im Sinne dieser Schiffahrtsordnung:

1. Internationale Regeln

die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;

2. Fahrwasser

die Teile der Wasserflächen, die durch die Schiffahrtszeichen E.2.1 bis E.2.3 des Abschnitts I des Anhangs 1 begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit dies nicht der Fall ist, für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind; die Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser im Sinne der Internationalen Regeln;

3. Reeden

die zum Ankern bestimmten Teile der Wasserflächen, die durch die Schiffahrtszeichen E.6.1 und E.6.2 des Abschnitts I des Anhangs 1 begrenzt oder die von der zuständigen Behörde festgelegt sind;

4. Schwimmende Anlagen

Schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken; sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge im Sinne dieser Schiffahrtsordnung un der Internationalen Regeln;

5. Schleppverbände

die Zusammenstellung von einem oder mehreren schleppenden Maschinenfahrzeugen (Schlepper) und einem oder mehreren dahinter oder daneben geschleppten Anhängen, die keine oder keine betriebsbereite Antriebsanlage besitzen oder in ihrer Manövriertfähigkeit eingeschränkt sind;

6. Schubverbände

eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, das den Verband fortbewegt und als »Schubschiff« bezeichnet wird;

7. Wegerechtschiffe

Fahrzeuge, die wegen ihres Tiefgangs, ihrer Länge oder wegen anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen; sie gelten als tiefgangsbe-

dat door zijn diepgang beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid, zoals bedoeld in Voorschrift 3, letter h, van de Internationale Bepalingen;

8. bepaalde gevaarlijke goederen:

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

(2) In de zin van dit Scheepvaartreglement wordt verstaan onder:

1. overdag: de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;
2. des nachts: de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang.

Artikel 2

Verkeerstekens

(1) Verkeerstekens, zoals bedoeld in dit Scheepvaartreglement, zijn optische en akoestische tekens die geboden, verboden, waarschuwingen of aanwijzingen inhouden. De in het toepassingsgebied van dit Scheepvaartreglement gebruikte verkeerstekens die geboden en verboden inhouden, zijn samengevat in Aanhangaal 1 van dit Scheepvaartreglement.

(2) De door de gebods- en verbodstekens gegeven voorschriften dienen te worden opgevolgd.

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

Artikel 3

Optische tekens en geluidsseinen

(1) Voor zover in de volgende voorschriften geen bijzondere bepalingen ter zake zijn opgenomen, dienen de schepen uitsluitend in overeenstemming met het bepaalde in Aanhangaal 1 voor de daar voorziene doeleinden optische tekens en geluidsseinen te voeren, te tonen of te geven. Er mogen geen optische tekens worden gevoerd of getoond, alsmede geen geluidsseinen worden gegeven, die niet de voorgeschreven of toegestane optische tekens of geluidsseinen kunnen worden verwacht.

hinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe h der Internationalen Regeln;

8. bestimmte gefährliche Güter

Güter der Klasse 1 – Unterklasse 1.1, 1.2, 1.3 und 1.5 und der Klasse 5.2, für die das zusätzliche Kennzeichen »Explosionsgefahr« vorgeschrieben ist, von mehr als 100 kg Gesamtmenge je Fahrzeug, Güter der Klasse 1.4 von mehr als 1 000 kg Gesamtmenge je Fahrzeug, Güter der Klasse 2, für die das zusätzliche Kennzeichen »Giftig« vorgeschrieben ist sowie die als Massengut beförderten Güter der Klassen 2 bis 9 des internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code).

(2) Im Sinne dieser Schifffahrtsordnung bedeuten

1. am Tage
die Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang;
2. bei Nacht
die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.

Artikel 2

Schifffahrtszeichen

(1) Schifffahrtszeichen im Sinne dieser Schifffahrtsordnung sind optisch und akustische Zeichen, die Gebote, Verbote, Warnungen oder Hinweise enthalten. Die im Geltungsbereich dieser Schifffahrtsordnung verwendeten Schifffahrtszeichen, die Gebote und Verbote enthalten, sind im Anhang 1 zu dieser Schifffahrtsordnung abschließend aufgeführt.

(2) Die durch Gebots- und Verbotszeichen getroffenen Anordnungen sind zu befolgen.

(3) Das Beschädigen der Schifffahrtszeichen oder das Beeinträchtigen ihrer Erkennbarkeit ist verboten.

Artikel 3

Sichtzeichen und Schallsignale

(1) Soweit die folgenden Vorschriften nicht etwas Besonderes vorschreiben, haben Fahrzeuge Sichtzeichen und Schallsignale nur nach Maßgabe des Anhangs 1 für die dort vorgesehenen Zwecke zu führen, zu zeigen oder zu geben. Es dürfen keine Sichtzeichen geführt oder gezeigt sowie Schallsignale gegeben werden, die mit den vorgeschriebenen oder vorgesehenen verwechselt werden können.

(2) Met betrekking tot de middelen voor het geven van de krachtens dit Reglement voorgeschreven geluidsseinen zijn de Voorschriften 33 en 38, letter g, van de Internationale Bepalingen van toepassing. De werking en de betrouwbaarheid van deze geluidsinstallaties moeten te allen tijde gewaarborgd zijn. Indien de werking of de betrouwbaarheid op duidelijk herkenbare wijze wordt beïnvloed, dienen de gezagvoerder, de eigenaar en de bezitter onverwijd te zorgen voor een doelmatig herstel.

(3) Zoeklichten en andere dan de voorgeschreven lichten mogen slechts zodanig worden gebruikt, dat zij niet verblinden en daardoor de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of hinderen.

Optische tekens van schepen

Artikel 4

Algemeen

(1) Met betrekking tot de krachtens dit Scheepvaartreglement voorgeschreven optische tekens zijn de Voorschriften 20 en 38, letters c tot en met f en h, van de Internationale Bepalingen van toepassing. Optische tekens die krachtens dit Scheepvaartreglement en krachtens de Internationale Bepalingen door vaartuigen moeten worden gevoerd, dienen permanent te worden meegevoerd en gedurende de tijd dat zij dienen te worden gevoerd, vast te worden aangebracht. Zij dienen te worden gevoerd daar waar zij het best zichtbaar zijn. In afwijking van het bepaalde in de eerste volzin is het bepaalde in Aanhangsel I, No. 5, eerste volzin, van de Internationale Bepalingen niet van toepassing met betrekking tot de afscherming van de boordlichten van binnenschepen, indien navigatielantaarns worden gebruikt die met betrekking tot de horizontale en verticale lichtverdeling ook zonder afscherming voldoen aan de voorschriften in Aanhangsel I, No. 9 en 10, van de Internationale Bepalingen of aan de voorschriften, genoemd in artikel 5, derde lid. Bij gebruik van boordlichten met afscherming is het bepaalde in Aanhangsel I, No. 5, eerste en tweede volzin, van de Internationale Bepalingen niet van toepassing op binnenschepen met betrekking tot de dofzwarte kleur.

(2) De minimale zichtbaarheid van alle in dit Scheepvaartreglement voorgeschreven lichten moet 2 zeemijlen bedragen.

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

(4) De krachtens dit Scheepvaartreglement te voeren vlaggen en

(2) Für die Ausrüstung zum Geben der nach dieser Schifffahrtsordnung vorgeschriebenen Schallsignale gelten die Regeln 33 und 38 Buchstabe g der Internationalen Regeln. Die Wirksamkeit und Betriebssicherheit dieser Schallsignalanlagen müssen jederzeit gewährleistet sein. Wird die Wirksamkeit oder Betriebssicherheit erkennbar beeinträchtigt, haben der Fahrzeugführer, der Eigentümer und der Besitzer unverzüglich für die sachgemäße Instandsetzung zu sorgen.

(3) Scheinwerfer und andere als die vorgeschriebenen Lichter dürfen nur so gebraucht werden, daß sie nicht blenden und dadurch die Schifffahrt gefährden oder behindern können.

Sichtzeichen der Fahrzeuge

Artikel 4

Allgemeines

(1) Für die nach dieser Schifffahrtsordnung vorgeschriebenen Sichtzeichen gelten die Regeln 20 und 38 Buchstaben c bis f und h der Internationalen Regeln. Sichtzeichen, die nach dieser Schifffahrtsordnung und nach den Internationalen Regeln von Fahrzeugen geführt werden müssen, sind ständig mitzuführen und während der Zeit, in der sie zu führen sind, fest anzubringen. Sie sind dort zu führen, wo sie am besten gesehen werden können. Abweichend von Satz 1 gilt Anlage I Abschnitt 5 Satz 1 der Internationalen Regeln nicht hinsichtlich der Abschirmung der Seitenlichter von Binnenschiffen, wenn Positionslaternen verwendet werden, die hinsichtlich der waagerechten und senkrechten Lichtverteilung den Vorschriften der Anlage I Abschnitte 9 und 10 der Internationalen Regeln oder den in Artikel 5 Abs. 3 genannten Vorschriften auch ohne Abschirmung entsprechen. Bei Verwendung von Seitenlichtern mit Abschirmung gilt Anlage I Abschnitt 5 Satz 1 und 2 der Internationalen Regeln nicht für Binnenschiffe hinsichtlich des mattschwarzen Anstrichs.

(2) Die Mindesttragweite aller in dieser Schifffahrtsordnung vorgeschriebenen Lichter muß 2 Seemeilen betragen.

(3) Die nach dieser Schifffahrtsordnung und nach den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Bälle, Kegel, Rhomben und Zylinder (Signalkörper) dürfen durch Einrichtungen ersetzt werden, die in allen Richtungen aus der Entfernung das gleiche Aussehen wie die vorgeschriebenen Signalkörper haben.

(4) Die nach dieser Schifffahrtsordnung zu führenden Flaggen und

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

Artikel 5

Optische tekens van schepen

(1) In afwijking van het bepaalde in No. 2, letter a, cijfer i, van Aanhangsel I van de Internationale Bepalingen behoeft het toplicht ook dan slechts op een minimale hoogte van 6 meter boven de romp te worden gevoerd, indien het schip breder dan 6 meter is.

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

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

(4) Binnenschepen behoeven in afwijking van het bepaalde in Aanhangsel I, No. 2, letter a, van de Internationale Bepalingen het voorste toplicht of eventueel het enige toplicht slechts op een hoogte van ten minste 5 meter boven de romp, en het achterste toplicht slechts ten minste 3 meter hoger dan het voorste licht te voeren.

Artikel 6

Optische tekens van kleine schepen

(1) In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 25, letter d, van de Internationale Bepalingen dienen zeilboten met een lengte van minder dan 12 meter, alsmede roeiboten, indien zij de krachtens Voorschrift 25, letter a of b, van de Internationale Bepalingen voor-

Tafeln müssen, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, rechteckig und mindestens 1 m hoch und 1 m breit sein. Die Farben dürfen weder verblaßt noch verschmutzt sein. An Stelle der in dieser Schifffahrtsordnung vorgeschriebenen Flaggen dürfen auch Tafeln gleicher Größe, Form und Farbe geführt werden. Auf Fahrzeugen von weniger als 20 m Länge dürfen Flaggen und Tafeln geringerer Abmessung verwendet werden, die dem Größenverhältnis des Fahrzeuges angemessen sind.

Artikel 5

Sichtzeichen der Fahrzeuge

(1) Abweichend von Nummer 2 Buchstabe a Ziffer i der Anlage I der Internationalen Regeln braucht das Topplicht auch dann nur in einer Mindesthöhe von 6 m geführt zu werden, wenn das Fahrzeug breiter als 6 m ist.

(2) Abweichend von Regel 23 Buchstabe a Ziffer ii der Internationalen Regeln brauchen Binnenschiffe von mehr als 50 m Länge, jedoch nicht mehr als 110 m Länge, innerhalb der Fahrstrecken zwischen der binnenwältigen Grenze des Vertragsgebietes bei Ems-km 35,785 und dem Ende des Geisedammes bei Ems-km 48,4 kein zweites Topplicht zu führen.

(3) Auf Binnenschiffen dürfen zur Lichterführung nach dieser Schifffahrtsordnung und nach den Internationalen Regeln auch Positionslaternen verwendet werden, die von den zuständigen Behörden als helle Lichter, bei der Verwendung als Topplichter als starke Lichter nach den von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Vorschriften zugelassen sind.

(4) Binnenschiffe brauchen abweichend von Anlage I Nr. 2 Buchstabe a der Internationalen Regeln das vordere Topplicht oder gegebenenfalls das einzige Topplicht nur mindestens 5 m über dem Schiffskörper und das hintere Topplicht nur mindestens 3 m über dem vorderen Licht zu führen.

Artikel 6

Sichtzeichen kleiner Fahrzeuge

(1) Abweichend von Regel 25 Buchstabe d der Internationalen Regeln haben Fahrzeuge unter Segel von weniger als 12 m Länge und Fahrzeuge unter Ruder, wenn sie die nach Regel 25 Buchstabe a oder b der Internationalen Regeln vorgeschriebenen Lichter nicht führen

geschreven lichten niet kunnen voeren, ten minste een wit rondom schijnend licht overeenkomstig het bepaalde in No. I van Hoofdstuk II van Aanhangsel 1 te voeren.

(2) Schepen, zoals bedoeld in het eerste lid, waarop de hierna voorgeschreven lichten niet kunnen worden gevoerd, alsmede motorschepen met een lengte van minder dan 7 meter waarop de krachtens Voorschrift 23, letters a en c, van de Internationale Bepalingen voorgeschreven lichten niet kunnen worden gevoerd, mogen in de tijd dat het voeren van de lichten is voorgeschreven, niet varen, tenzij zich een noodsituatie voordoet. In dat geval dient permanent een elektrische lamp of een lantaarn die een wit licht geeft, gereed voor het gebruik te worden meegevoerd en tijdig te worden getoond om een aanvaring te voorkomen.

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

Artikel 7

Motorschepen die met behulp van een sleepboot worden voortbewogen

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

Artikel 8

Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren

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

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

können, mindestens ein weißes Rundumlicht nach Nummer 1 des Abschnitts II des Anhangs I zu führen.

(2) Fahrzeuge im Sinne des Absatzes 1, auf denen die hiernach vorgeschriebenen Lichter, und Maschinenfahrzeuge von weniger als 7 m Länge, auf denen die nach Regel 23 Buchstaben a und c der Internationalen Regeln vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden können, dürfen in der Zeit, in der die Lichterführung vorgeschrieben ist, nicht fahren, es sei denn, daß ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist ständig eine elektrische Leuchte oder eine Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(3) Die zuständige Behörde kann Wasserflächen als Anker- und Liegestellen festlegen, auf denen Fahrzeuge von weniger als 12 m Länge nicht die nach Regel 30 Buchstaben a, b oder c der Internationalen Regeln vorgeschriebenen Sichtzeichen zu führen brauchen; Regel 30 Buchstabe e der Internationalen Regeln bleibt unberührt.

Artikel 7

Maschinenfahrzeuge mit Schlepperhilfe

Ein manövriergfähiges Maschinenfahrzeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt, das sich eines oder mehrerer Schlepper zur Unterstützung bedient (bugisieren), hat die nach den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Sichtzeichen eines allein fahrenden Maschinenfahrzeugs zu führen.

Artikel 8

Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern

(1) Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, haben zusätzlich zu den nach den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Sichtzeichen bei Nacht ein rotes Rundumlicht nach Nummer 2 des Abschnitts II des Anhangs I und am Tage die Flagge »B« des Internationalen Signalbuchs zu führen. Diese Sichtzeichen sind auch zu führen, wenn die Fahrzeuge ankern oder festgemacht haben. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Kriegsfahrzeuge.

(2) Absatz 1 gilt auch für Tankschiffe, die nach dem Löschen von bestimmten gefährlichen Gütern noch nicht gereinigt und ent gast worden sind, es sei denn, daß sie vollständig inertisiert sind.

Artikel 9

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

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

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

Artikel 10

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

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

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

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

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

Artikel 9

Manövrierbehinderte Fahrzeuge, die im Fahrwasser baggern oder Unterwasserarbeiten ausführen

(1) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das im Fahrwasser baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt und die Sichtzeichen nach Regel 27 Buchstabe d der Internationalen Regeln führen muß, hat die Sichtzeichen nach Regel 27 Buchstabe d Ziffer ii an beiden Seiten zu führen, wenn an keiner Seite eine Behinderung besteht.

(2) Schwimmendes Zubehör, das von Fahrzeugen, die baggern oder Unterwasserarbeiten ausführen, bei ihrem Einsatz verwendet wird, hat bei Nacht ein weißes Rundumlicht und am Tage eine viereckige rote Tafel nach Nummer 3 des Abschnitts II des Anhangs I zu führen.

Artikel 10

Fahrzeuge, schwimmende Anlagen sowie schwer erkennbare Fahrzeuge und Gegenstände, die festgemacht sind

(1) Fahrzeuge, schwimmende Anlagen sowie Fahrzeuge und Gegenstände im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln, die festgemacht sind, haben zu führen:

1. bei einer Länge von weniger als 50 m ein weißes Rundumlicht mittschiffs an der Fahrwasserseite oder an dem weitesten zum Fahrwasser reichenden Ende, möglichst in Deckshöhe nach Nr. 4.1 des Abschnitts II des Anhangs 1,

2. bei 50 m Länge und mehr je ein weißes Rundumlicht vorn und hinten an der Fahrwasserseite, möglichst in Deckshöhe nach Nr. 4.2 des Abschnitts II des Anhangs 1,
es sei denn, daß sie durch andere Lichtquellen ausreichend und dauernd erkennbar sind.

(2) Fahrzeuge, die an einer Festmachetonne nach E.7 des Abschnitts I des Anhangs 1 liegen, haben das Sichtzeichen für Ankerlieger nach Regel 30 der Internationalen Regeln zu führen.

Artikel 11

Schepen van de openbare dienst

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

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

Geluidsseinen van schepen

Artikel 12

Aandachtsseinen

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

Artikel 13

Gevaars- en waarschuwingssignalen

(1) Indien een schip een ander schip in gevaar brengt of door dit schip zelf in gevaar wordt gebracht, dient het tijdig tweemaal na elkaar een lange stoot en vier korte stoten als gevaars- en waarschuwingsssein te geven.

(2) Indien bij ongevallen van schepen bepaalde gevaarlijke goederen of radioactieve stoffen vrijkommen of dreigen vrij te komen, of indien er gevaar voor een ontploffing bestaat, moet als „blijf weg”-sein een korte en een lange stoot worden gegeven. Dit sein moet na inschakeling automatisch blijven functioneren. Het sein moet elke minuut ten minste vijfmaal achter elkaar steeds met tussenpozen van twee seconden worden gegeven. Het „blijf weg”-sein dient zolang te worden herhaald als de verkeerssituatie dit vereist. In de nabijheid van lig- en overslagplaatsen, zoals bedoeld in artikel 25, eerste lid, en

Artikel 11

Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

(1) Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes haben ein dauerndes blau-es Funkellicht nach Nummer 5 des Abschnitts II des Anhangs 1 zu zeigen, wenn bei der Erfüllung polizeilicher Aufgaben die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet werden kann.

(2) Zollfahrzeuge der Bundesrepublik Deutschland führen bei Nacht drei grüne Rundumlichter übereinander und am Tage eine viereckige grüne Flagge an beliebiger Stelle nach Nr. 6.1 des Abschnitts II des Anhangs 1. Zollfahrzeuge der Niederlande führen am Tage eine blaue Flagge mit der Beschriftung »DOUANE« nach Nr. 6.2 des Abschnitts II des Anhangs 1.

Schallsignale der Fahrzeuge

Artikel 12

Achtungssignale

In allen Fällen, in denen die Verkehrslage es erfordert, insbesondere beim Einlaufen in andere Fahrwasser und Häfen, beim Auslaufen aus Häfen sowie aus Schleusen und beim Verlassen von Liege- und Ankerplätzen, ist als Achtungssignal ein langer Ton zu geben.

Artikel 13

Gefahr- und Warnsignale

(1) Gefährdet ein Fahrzeug ein anderes Fahrzeug oder wird es durch dieses selbst gefährdet, hat es rechtzeitig als Gefahr- und Warnsignal zweimal nacheinander einen langen Ton und vier kurze Töne zu geben.

(2) Werden bei Unfällen von Fahrzeugen bestimmte gefährliche Güter oder radioaktive Stoffe frei oder drohen frei zu werden oder besteht Explosionsgefahr, muß als Bleib-weg-Signal ein kurzer und ein langer Ton gegeben werden. Nach dem Auslösen muß das Bleib-weg-Signal selbsttätig ablaufen. Es muß in jeder Minute mindestens fünfmal hintereinander mit jeweils zwei Sekunden Zwischenpause gegeben werden. Das Bleib-weg-Signal ist so lange zu geben, wie die Verkehrslage es erfordert. Im Bereich von Liege- und Umschlagstellen im Sinne der Artikel 25 Abs. 1 und 26 Abs. 1 ist im Falle des Satzes

artikel 26, eerste lid, dient in het geval van het bepaalde in de eerste volzin het „blijf weg”-sein ook door de voor de uitvoering van de werkzaamheden in de overslaginstallatie verantwoordelijke persoon te worden gegeven.

Artikel 14

Mistseinen van schepen

(1) Bij beperkt zicht dienen de volgende geluidsseinen te worden gegeven:

1. Schepen die aan de rand van het vaarwater aan niet voor het meren bestemde plaatsen of bij gezonken schepen of andere obstakels voor de scheepvaart liggen, alsmede beperkt manoeuvreerbare schepen die werkzaamheden uitvoeren, dienen in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35, letters c, g en h, van de Internationale Bepalingen ten minste elke minuut de volgende geluidsseinen te geven:

a) aan stuurboordzijde van het vaarwater, d.w.z. de zijde die bij de van zee binnenvarende schepen aan stuurboord ligt, dient de klok 5 seconden lang snel te worden geluid, gevuld door 2 reeksen van 3 afzonderlijke slagen;

b) aan bakboordzijde van het vaarwater, d.w.z. de zijde die bij de van zee binnenvarende schepen aan bakboord ligt, dient de klok 5 seconden lang snel te worden geluid, gevuld door 2 reeksen van 2 afzonderlijke slagen;

c) in het midden van het vaarwater dient de klok 5 seconden lang snel te worden geluid, gevuld door 2 reeksen van 4 afzonderlijke slagen;

2. geassisteerde motorschepen die varend zijn, dienen in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35, letters a en b, van de Internationale Bepalingen ten minste om de twee minuten een lange stoot, een korte stoot en twee lange stoten te geven. De geassisteerde sleepboten mogen het in Voorschrift 35, letter c, van de Internationale Bepalingen bedoelde geluidssein niet geven;

3. schepen die binnen de vaarwatergedeelten, zoals bedoeld in artikel 15, tweede lid, aan de linkerzijde varen, dienen in afwijking van het bepaalde in Voorschrift 35 van de Internationale Bepalingen ten minste elke minuut een lange stoot, gevuld door 2 reeksen van 2 korte stoten te geven.

(2) Schepen met een lengte van minder dan 12 meter behoeven de geluidsseinen, zoals bedoeld in het eerste lid, niet te geven, doch dienen dan ten minste om de 2 minuten een ander krachtig geluidssein te geven.

I das Bleib-weg-Signal auch von dem für den Betrieb der Umschlagsanlage Verantwortlichen zu geben.

Artikel 14

Nebelsignale der Fahrzeuge

(1) Bei verminderter Sicht sind folgende Schallsignale zu geben:

1. Fahrzeuge, die am Fahrwasserrand an nicht zum Festmachen bestimmten Stellen oder bei gesunkenen Fahrzeugen oder anderen Schiffahrtshindernissen liegen, und manövrierbehinderte Fahrzeuge im Einsatz haben abweichend von Regel 35 Buchstaben c, g und h der Internationalen Regeln folgende Schallsignale mindestens jede Minute zu geben:

a) an der Steuerbordseite des Fahrwassers, das ist die Seite, die bei den von See einlaufenden Fahrzeugen an Steuerbord liegt, 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden 2 Gruppen von 3 Einzelschlägen,

b) an der Backbordseite des Fahrwassers, das ist die Seite, die bei den von See einlaufenden Fahrzeugen an Backbord liegt, 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden 2 Gruppen von 2 Einzelschlägen,

c) in der Fahrwassermitte 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden 2 Gruppen von 4 Einzelschlägen;

2. bugsierte Maschinenfahrzeuge in Fahrt haben abweichend von Regel 35 Buchstaben a und b der Internationalen Regeln mindestens alle zwei Minuten einen langen Ton, einen kurzen Ton und zwei lange Töne zu geben. Die bugsierenden Schlepper dürfen das Schallsignal nach Regel 35 Buchstabe c der Internationalen Regeln nicht geben;

3. Fahrzeuge, die innerhalb von Fahrwasserabschnitten im Sinne des Artikels 15 Abs. 2 links fahren, haben abweichend von Regel 35 der Internationalen Regeln mindestens jede Minute einen langen Ton mit 2 Gruppen von 2 kurzen Tönen zu geben.

(2) Fahrzeuge von weniger als 12 m Länge brauchen die Schallsignale nach Absatz 1 nicht zu geben, müssen dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

Vaarvoorschriften

Artikel 15

Verplichting om aan de rechterzijde te varen; uitzonderingen

(1) In het vaarwater dient zoveel mogelijk aan de rechterzijde te worden gevaren.

(2) Binnen de vaarwatergedeelten die door de bevoegde autoriteiten zijn vastgesteld, mag door alle of door bepaalde categorieën schepen aan de linkerzijde worden gevaren. De bevoegde autoriteit kan bijzondere categorieën schepen vaststellen die de eens gekozen linkerzijde van het vaarwater dienen aan te houden.

(3) Buiten het vaarwater dient op zodanige wijze te worden gevaren, dat duidelijk zichtbaar is dat geen gebruik van het vaarwater wordt gemaakt; er behoeft geen bepaalde zijde of vaarrichting te worden aangehouden.

Artikel 16

Oplopen

(1) Het oplopen is slechts toegestaan, indien, rekening houdend met de verkeerssituatie, het vaarwater voldoende ruimte om te passeren biedt, en in het bijzonder tijdens de gehele oploopmanoeuvre elk gevaar voor het tegemoetkomende verkeer is uitgesloten. Bij het oplopen van of met schepen, zoals bedoeld in artikel 21, eerste lid, dient een zo groot mogelijke zijwaartse afstand te worden aangehouden.

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

(3) Het oplopende schip moet letten op het achteropkomende verkeer en de vaart zodanig verminderen of een zodanige zijwaartse afstand aanhouden, dat er geen gevaarlijke zuiging kan ontstaan, en zich zo snel mogelijk weer naar rechts invoegen, zonder daarbij het opgelopen schip in gevaar te brengen of te hinderen. Het schip dat opgelopen wordt, moet het oplopen zoveel mogelijk vergemakkelijken.

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

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

Fahrregeln

Artikel 15

Rechtsfahrgesetz, Ausnahmen

(1) Im Fahrwasser muß so weit wie möglich rechts gefahren werden.

(2) Innerhalb von Fahrwasserabschnitten, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind, darf von allen oder von bestimmten Fahrzeuggruppen links gefahren werden. Die zuständige Behörde kann besondere Fahrzeuggruppen festlegen, die die einmal gewählte linke Fahrwasserseite beizubehalten haben.

(3) Außerhalb des Fahrwassers ist so zu fahren, daß klar erkennbar ist, daß das Fahrwasser nicht benutzt wird; eine bestimmte Seite oder Fahrtrichtung braucht nich eingehalten zu werden.

Artikel 16

Überholen

(1) Das Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung der Verkehrslage hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt, insbesondere während des ganzen Überholmanövers jede Gefährdung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen von oder mit Fahrzeugen im Sinne von Artikel 21 Abs. 1 ist der größtmögliche Seitenabstand einzuhalten.

(2) Grundsätzlich muß links überholt werden. Soweit die Umstände des Falles es erfordern, darf rechts überholt werden.

(3) Das überholende Fahrzeug muß auf den nachfolgenden Verkehr achten und die Fahrt so weit herabsetzen oder einen solchen seitlichen Abstand vom vorausfahrenden Fahrzeug einhalten, daß kein gefährlicher Sog entstehen kann, und sich so bald wie möglich wieder nach rechts einordnen, ohne dabei das überholte Fahrzeug zu gefährden oder zu behindern. Das vorausfahrende Fahrzeug muß das Überholen so weit wie möglich erleichtern.

(4) Das Überholen ist verboten, wenn das vorausfahrende Fahrzeug nicht das Schallsignal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii der Internationalen Regeln gegeben hat.

(5) Das Überholen ist ebenfalls verboten an Stellen, innerhalb von Strecken und zwischen bestimmten Fahrzeugen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind.

Artikel 17

Ontmoeten van schepen

(1) In afwijking van het bepaalde in Voorschrift 18, letter d, van de Internationale Bepalingen dienen schepen, met uitzondering van onmanoeuvreerbare schepen, uit te wijken voor een bovenmaats schip.

(2) Bij het ontmoeten van of met schepen, zoals bedoeld in artikel 21, eerste lid, dient een zo groot mogelijke zijwaartse afstand te worden aangehouden.

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

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

Artikel 18

Voorrang

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

1. het vaarwater invaren,
2. het vaarwater kruisen,
3. in het vaarwater kerlen,
4. hun anker- of ligplaatsen verlaten.

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

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

Artikel 17

Begegnen

(1) Abweichend von Regel 18 Buchstabe d der Internationalen Regeln haben Fahrzeuge mit Ausnahme von manövrierunfähigen Fahrzeugen einem Wegerechtschiff auszuweichen.

(2) Beim Begegnen von oder mit Fahrzeugen im Sinne von Artikel 21 Abs. 1 ist der größtmögliche Seitenabstand einzuhalten.

(3) Das Begegnen ist verboten an Stellen, innerhalb von Strecken und zwischen bestimmten Fahrzeugen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind.

(4) Abweichend von Regel 14 der Internationalen Regeln dürfen Fahrzeuge innerhalb von Fahrwasserabschnitten im Sinne des Artikels 15 Abs. 2 Satz 1 einem Gegenkommer ausnahmsweise nach Backbord ausweichen. Dem Gegenkommer ist dies durch einen langen Ton mit 2 Gruppen von 2 kurzen Tönen anzudeuten. Der Gegenkommer hat mit dem gleichen Signal zu antworten und das Fahrzeug an dessen Steuerbordseite zu passieren. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht für Fahrzeuge von weniger als 12 m Länge.

Artikel 18

Vorfahrt

(1) In einem Fahrwasser fahrende Fahrzeuge haben Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

1. in das Fahrwasser einlaufen,
2. das Fahrwasser queren,
3. in dem Fahrwasser drehen,
4. ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.

(2) Fahrzeuge, die sich in einem Fahrwasser befinden, das durch Schiffahrtszeichen E.2.1 bis E.2.3 des Abschnitts I des Anhangs I durchgehend bezeichnet ist, haben Vorfahrt vor Fahrzeugen, die in dieses Fahrwasser aus einem abzweigenden oder einmündenden Fahrwasser einlaufen.

(3) Nähern sich Fahrzeuge einer Engstelle, die nicht mit Sicherheit hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt, oder einer durch das Schiffahrtszeichen A.2 des Abschnitts I des Anhangs I gekennzeichneten Stelle des Fahrwassers von beiden Seiten, so hat

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

(4) Het schip dat voorrang dient te verlenen, moet tijdig door zijn vaargedrag kenbaar maken dat het zal wachten. Het schip mag slechts doorvaren, als kan worden overzien dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.

(5) De bevoegde autoriteiten kan voor bepaalde plaatsen, binnen vaargebieden en tussen bepaalde schepen afwijkende voorrangsregels vaststellen.

Artikel 19

Snelheid

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

(2) Vóór plaatsen met een duidelijk als zodanig herkenbare badinrichting mag buiten het vaarwater op een afstand van minder dan 300 meter van de bestaande waterlijn van de oever een maximumsnelheid door het water van 8 km (4,3 zeemijlen) per uur niet worden overschreden.

(3) Schepen dienen hun snelheid tijdig zodanig te verminderen als noodzakelijk is om gevaren als gevolg van zuiging of golfslag te vermijden, in het bijzonder bij het voorbijvaren van onmanoeuvreerbare en vastgevaren schepen, alsmede van beperkt manoeuvreerbare schepen, zoals bedoeld in Voorschrift 3, letter g, schepen en voorwerpen, zoals bedoeld in Voorschrift 24, letter g, van de Internationale Bepalingen, en drijvende inrichtingen alsmede van plaatsen die door het verkeersteken A.4 van Hoofdstuk I van Aanhangsel 1 of door seinvlag „A” van het Internationale Seinboek zijn gekenmerkt.

Vorfahrt im Tidegewässer das mit dem Strom fahrende Fahrzeug, bei Stromstillstand das Fahrzeug, das vorher gegen den Strom gefahren ist. Das wartepliktige Fahrzeug muß außerhalb der Engstelle so lange warten, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist.

(4) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muß rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, daß er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, daß die Schiffahrt nicht beeinträchtigt wird.

(5) Die zuständige Behörde kann für bestimmte Stellen, innerhalb von Strecken und zwischen bestimmten Fahrzeugen abweichende Vorfahrtsregeln festlegen.

Artikel 19

Fahrgeschwindigkeit

(1) Die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß das Fahrzeug jederzeit der Verkehrslage und der Beschaffenheit der Wasserstraße genügt und nötigenfalls rechtzeitig aufgestoppt werden kann. Im Fahrwasser müssen die Buganker klar zum sofortigen Fallen sein. Dies gilt nicht für Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge. Wird der Verkehr durch Schiffahrtszeichen geregelt, so ist die Geschwindigkeit so einzurichten, daß bei einer kurzfristigen Änderung der optischen oder akustischen Schiffahrtszeichen das Fahrzeug sofort aufgestoppt werden kann.

(2) Vor Stellen mit erkennbarem Badebetrieb darf außerhalb des Fahrwassers in einem Abstand von weniger als 300 m von der jeweiligen Wasserlinie des Ufers eine Höchstgeschwindigkeit durch das Wasser von 8 km (4,3 sm) in der Stunde nicht überschritten werden.

(3) Fahrzeuge haben ihre Geschwindigkeit rechtzeitig so weit zu vermindern, wie es erforderlich ist, um Gefährdungen durch Sog oder Wellenschlag zu vermeiden insbesondere beim Vorbeifahren an manövriertunfähigen und festgekommenen Fahrzeugen sowie an manövriertbehinderten Fahrzeugen im Sinne von Regel 3 Buchstabe g, Fahrzeugen und Gegenständen im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln und schwimmenden Anlagen, sowie an Stellen, die durch die Schiffahrtszeichen A.4 des Abschnitts I des Anhangs I oder durch die Flagge »A« des Internationalen Signalbuches gekennzeichnet sind.

Artikel 20

Slepen en duwen

Slepen en duwstellen mogen niet meer gesleepte schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen of duwbakken omvatten dan de sleepboten of duwboten, rekening houdend met de verkeerssituatie en de gesteldheid van de vaarweg, veilig kunnen geleiden.

Artikel 21

Vaarbeperkingen en vaarverboden

(1) De Eemsmonding mag door de hieronder vermelde schepen slechts op de in het tweede lid genoemde voorwaarden worden bevaaren:

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

2. lege tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, na het lossen van de in No. 2 en No. 3 van Aanhangsel 2 genoemde stoffen – uitgezonderd overblijvende hoeveelheden die bij normaal functioneren van de losinrichtingen niet meer verpompt kunnen worden – indien het vlampunt van de laatste lading lager was dan 35°C en de tanks niet zijn gereinigd en ontgast of geheel geïnertiseerd zijn;

3. lege tankschepen, met inbegrip van duwstellen en slepen, zoals bedoeld in No. 2, waarvan de laatste lading een vlampunt van 35°C of hoger had, doch die daarvóór een lading met een lager vlampunt hebben vervoerd en daarna nog niet werden gereinigd en ontgast en niet geheel zijn geïnertiseerd;

4. reactorschepen.

(2) De voorwaarden voor het bevaren van de Eemsmonding zijn:

1. bij het invaren van de Eemsmonding of bij het verlaten van een ligplaats moet het zicht meer dan 1000 meter bedragen;

2. er moet een permanente marifoonverbinding met de door de bevoegde autoriteit vastgestelde positie bestaan, die ook dan moet zijn verzekerd, wanneer met andere posities gesprekken via de marifooninstallatie worden gevoerd;

3. er moet een goed functionerend radarapparaat zijn ingeschakeld, waarvan het scherm bij beperkt zicht permanent door een deskundige dient te worden geobserveerd.

4. het gebruik van automatische stuurinrichtingen is slechts toegestaan op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorwaarden;

5. de tankdeksels dienen gesloten te worden gehouden.

Het bepaalde in No. 1 is niet van toepassing op tankschepen met

Artikel 20

Schleppen und Schieben

Schlepp- und Schubverbände dürfen nicht mehr Anhänge oder Schubleichter enthalten, als die Schlepper oder Schubschiffe unter Berücksichtigung der Verkehrslage und der Beschaffenheit der Wasserstraße sicher zu führen vermögen.

Artikel 21

Fahrbeschränkungen und Fahrverbote

(1) Die Emsmündung darf von den nachstehend aufgeführten Fahrzeugen nur unter den in Absatz 2 genannten Voraussetzungen befahren werden:

1. Tankschiffen einschließlich Schub- und Schleppverbänden, welche die in dem Anhang 2 aufgeführten Stoffe als Massengut befördern,

2. leeren Tankschiffen einschließlich Schub- und Schleppverbänden nach dem Löschen der in Nummern 2 und 3 des Anhangs 2 genannten Stoffe – ausgenommen Restmengen, die bei ordnungsgemäßer Funktionsfähigkeit der Löscheinrichtungen nicht mehr gepumpt werden können – sofern der Flammpunkt der letzten Ladung unter 35°C lag und die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind,

3. leeren Tankschiffen einschließlich Schub- und Schleppverbänden im Sinne von Nummer 2, deren letzte Ladung einen Flammpunkt von 35 °C und darüber hatte, davor jedoch Ladung mit niedrigerem Flammpunkt befördert haben und danach noch nicht gereinigt und entgast wurden und nicht vollständig inertisiert sind,

4. Reaktorschiffen.

(2) Voraussetzungen für das Befahren der Emsmündung sind:

1. Beim Einlaufen in die Emsmündung oder beim Verlassen einer Liegestelle muß eine Sicht von mehr als 1 000 m herrschen;

2. es muß eine ständige Sprechfunkverbindung mit den von der zuständigen Behörde festgelegten Stellen bestehen, die auch dann sichergestellt sein muß, wenn mit anderen Stellen Sprechfunkverkehr aufgenommen wird;

3. es muß ein einwandfrei arbeitendes Radargerät eingeschaltet sein, das bei verminderter Sicht ständig von einer fachkundigen Person zu beobachten ist;

4. die Benutzung von Selbststeueranlagen ist nur unter den von der zuständigen Behörde festgelegten Voraussetzungen zulässig;

5. die Tankdeckel sind geschlossen zu halten.

Nummer 1 gilt nicht für Tankschiffe mit einer Ladefähigkeit bis

een laadvermogen tot 2000 ton bij een zicht van meer dan 500 meter, indien zij uitsluitend of na de laatste reiniging en ontgassing aardolieprodukten met een vlampunt van 35°C of hoger vervoeren en met een gyrokompas of een goedgekeurd en gecompenseerd magneetkompas zijn uitgerust.

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

(4) De door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken mogen door bepaalde schepen of categorieën schepen slechts na voorafgaande melding bij de bevoegde autoriteit met inachtneming van de regelingen voor de verkeersleiding worden bevaren.

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

Artikel 22

Waterskiën en plankzeilen

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

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

(3) Het zeilen met een zeilplank is verboden

1. in het vaarwater, uitgezonderd in de door de bevoegde autoriteit vastgestelde vaarwaters;
2. buiten het vaarwater op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde wateroppervlakken.

(4) Op de vrije wateroppervlakken mag des nachts, bij beperkt zicht en gedurende de door de bevoegde autoriteit vastgestelde tijden, niet worden gewaterskied of met een zeilplank worden gezeild.

2 000 t bei einer Sicht von mehr als 500 m, sofern sie ausschließlich oder nach der letzten Reinigung und Entgasung Erdölprodukte mit einem Flammpunkt von 35 °C und darüber befördern und mit einem Kreiselkompaß oder einem geprüften und kompensierten Magnetkompaß ausgerüstet sind.

(3) Die zuständige Behörde kann für Fahrzeuge im Sinne von Absatz 1 und für leere Tankschiffe einschließlich Schub- und Schleppverbände nach dem Löschen der in Nummer 1 des Anhangs 2 genannten Stoffe weitere schiffahrtspolizeiliche Voraussetzungen für das Befahren der Emstmündung, insbesondere im Hinblick auf die Annahme von Schleppern, festlegen.

(4) Von der zuständigen Behörde festgelegte Wasserflächen dürfen von bestimmten Fahrzeugen oder Fahrzeuggruppen nur nach vorheriger Meldung bei der zuständigen Behörde nach Maßgabe verkehrslenkender Maßnahmen befahren werden.

(5) Das Befahren von Wasserflächen innerhalb bestimmter Zeiträume, bei bestimmten Wasserständen oder bei Wetterverhältnissen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind, ist verboten. Dies gilt nicht für Fahrzeuggruppen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind.

Artikel 22

Wasserski und Segelsurfen

(1) Im Fahrwasser ist das Wasserskilaufen mit Ausnahme auf den mit Schiffahrtzeichen C.2 des Abschnitts I des Anhangs 1 gekennzeichneten oder von der zuständigen Behörde festgelegten Wasserflächen verboten. Außerhalb des Fahrwassers ist das Wasserskilaufen mit Ausnahme auf den von der zuständigen Behörde festgelegten Wasserflächen erlaubt.

(2) Die Wasserskiläufer und ihre Zugboote haben allen anderen Fahrzeugen auszuweichen. Bei der Begegnung mit Fahrzeugen haben die Wasserskiläufer sich im Kielwasser ihrer Zugboote zu halten.

(3) Das Fahren mit einem Segelsurfboard ist verboten
 1. im Fahrwasser mit Ausnahme der von der zuständigen Behörde festgelegten Fahrwasser,
 2. außerhalb des Fahrwassers auf den von der zuständigen Behörde festgelegten Wasserflächen.

(4) Auf den freien Wasserflächen darf bei Nacht, bei verminderter Sicht und während den von der zuständigen Behörde festgelegten Zeiten nicht Wasserski gelaufen oder mit einem Segelsurfboard gefahren werden.

Voorschriften voor stilliggen

Artikel 23

Ankeren

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

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

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

(2) Het slepen van het anker is verboden. In het gebied van de in het eerste lid, No. 2, genoemde wateroppervlakken is ook het gebruik van het anker voor manoeuvreerdoeleinden verboden.

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

(4) Op reden mogen slechts de schepen ankeren waaraan het liggen met het oog op het doel waarvoor de rede bestemd is, aldaar is toegestaan. De voorwaarden worden door de bevoegde autoriteit vastgesteld.

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

Artikel 24

Aanleggen en meren

(1) De scheepvaart mag door het aanleggen en meren niet worden belemmerd. Indien een schip met de aanlegmanoeuvre is begonnen,

Regeln für das Stilliegen

Artikel 23

Ankern

(1) Das Ankern ist im Fahrwasser mit Ausnahme auf den Reeden und den von der zuständigen Behörde festgelegten Wasserflächen verboten.

Außerhalb des Fahrwassers ist das Ankern auf folgenden Wasserflächen verboten:

1. an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,
2. in einem Umkreis von 300 m von manövrierbehinderten Fahrzeugen, Wracks und sonstigen Schiffahrtshindernissen und Leitungstrassen sowie von Stellen, die durch die Schiffahrtszeichen E.5 des Abschnitts I des Anhangs 1 gekennzeichnet sind,
3. an Stellen und innerhalb von Wasserflächen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind,
4. vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen und Sielen.

(2) Das Schleppen des Ankers ist verboten. Im Bereich der in Absatz 1 Nr. 2 genannten Wasserfläche ist auch der Gebrauch des Ankers zu Manövierzwecken verboten.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge nach Regel 3 Buchstabe g Ziffer i und Ziffer ii der Internationale Regeln.

(4) Auf Reeden dürfen nur die Fahrzeuge ankern, denen nach der Zweckbestimmung der Reede das Liegen dort gestattet ist. Die Voraussetzungen werden von der zuständigen Behörde festgelegt.

(5) Auf einem in der Nähe des Fahrwassers oder auf einer Reede vor Anker liegenden Fahrzeug oder Fahrzeug und Gegenstand im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln sowie auf Fahrzeugen, für die nach Absatz 4 das Ankerverbot nicht gilt, muß ständig Ankerwache gegangen werden. Das gilt nicht für Fahrzeuge von weniger als 12 m Länge auf den nach Artikel 6 Abs. 3 festgelegten Wasserflächen.

Artikel 24

Anlegen und Festmachen

(1) Die Schiffahrt darf durch das Anlegen und Festmachen nicht beeinträchtigt werden. Hat ein Fahrzeug mit dem Manöver des An-

dient de overige scheepvaart rekening te houden met deze omstandigheden en met de geboden voorzichtigheid te navigeren.

(2) Het is verboden aan te leggen en te meren:

1. aan peilschalen, vaste en drijvende verkeerstekens;
2. op plaatsen waar het ankeren krachtens het bepaalde in artikel 23, eerste lid, No. 1 en 4, verboden is.
3. op plaatsen die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

Artikel 25

Overslag

(1) Buiten de havens en overslagplaatsen is het overslaan van goederen met inbegrip van het bunkeren enkel toegestaan op de door de bevoegde autoriteit daarvoor vastgestelde reden en ligplaatsen en slechts met inachtneming van de vastgestelde voorwaarden. Van de overslag van bepaalde gevaarlijke goederen dient tijdig van tevoren kennis te worden gegeven aan de bevoegde autoriteit.

(2) Tijdens de overslag mag aan elke zijde van een schip dat bepaalde gevaarlijke goederen vervoert, steeds slechts één bij de overslag betrokken schip langslijp liggen.

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

(4) Na het beëindigen van de overslag dient het schip de rede of de ligplaats onverwijd te verlaten.

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

Artikel 26

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

(1) Schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, mogen uitsluitend op de door de bevoegde autoriteit vastgestelde reden en ligplaatsen en slechts met inachtneming van de vastgestelde voorwaarden ankeren of meren.

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

legens begonnen, hat die übrige Schiffahrt diesen Umstand zu berücksichtigen und mit der gebotenen Vorsicht zu navigieren.

(2) Das Anlegen und Festmachen ist verboten:

1. an Pegeln, festen und schwimmenden Schiffszeichen,
2. an Stellen, an denen das Ankern nach Artikel 23 Abs. 1 Nr. 1 und 4 verboten ist,
3. an Stellen, die von der zuständigen Behörde festgelegt worden sind.

Artikel 25

Umschlag

(1) Außerhalb der Häfen und Umschlagstellen ist der Umschlag einschließlich des Bunkers nur auf den von der zuständigen Behörde hierfür festgelegten Reeden und Liegestellen und nur unter Einhaltung der festgelegten Voraussetzungen gestattet. Der Umschlag bestimmter gefährlicher Güter ist der zuständigen Behörde rechtzeitig vorher anzuzeigen.

(2) Während des Umschlages darf an einem Fahrzeug, das bestimmte gefährliche Güter befördert, auf jeder Seite jeweils nur ein am Umschlag beteiligtes Fahrzeug längsseits liegen.

(3) Am Umschlag nicht beteiligte Fahrzeuge haben von den am Umschlag beteiligten Fahrzeugen, die bestimmte gefährliche Güter befördern, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu halten, andernfalls den Anker- oder Liegeplatz zu räumen.

(4) Nach Beendigung des Umschlages hat das Fahrzeug die Reede oder Liegestelle unverzüglich zu verlassen.

(5) Unberührt bleiben alle sonstigen Vorschriften, die den Umgang mit gefährlichen Gütern betreffen.

Artikel 26

Ankern, Anlegen, Festmachen und Vorbeifahren von und an Fahrzeugen, die bestimmte gefährliche Güter befördern

(1) Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, dürfen nur auf den von der zuständigen Behörde festgelegten Reeden und Liegestellen und nur unter Einhaltung der festgelegten Voraussetzungen ankern oder festmachen.

(2) Liegen mehrere Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, im Bereich der Reede oder Liegestelle gleichzeitig, so haben sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten.

(3) Ten opzichte van schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren, dienen de overige schepen, in het bijzonder rekening houdend met wegvliegende vonken, een voldoende veilige afstand aan te houden, met uitzondering van sleepboten, ravitaillerings- en tankreinigingsschepen, alsmede schepen die betrokken zijn bij de overslag. Deze schepen mogen het gebied van de rede of de ligplaats slechts invaren, als de schoorsteen en de uitlaatleidingen zijn voorzien van inrichtingen die het wegvliegen van vonken verhinderen.

(4) Bij gemeerde tankschepen die na het lossen van bepaalde gevaarlijke goederen niet zijn gereinigd en ontgast, mogen tijdens het vullen van de tanks met ballastwater geen schepen langslij liggen, terwijl tijdens het reinigen en ontgassen slechts de daarvoor noodzakelijke tankreinigingsschepen langslij mogen liggen.

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

Overige bepalingen

Artikel 27

Gedrag bij scheepsongevallen en bij verlies van voorwerpen

(1) Indien er gevaar voor zinken bestaat, dient het schip indien mogelijk zo ver buiten het vaarwater te worden gebracht, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd. Na een aanvaring is de gezagvoerder van een daarbij betrokken, drijvend gebleven schip daartoe ook verplicht.

(2) Indien de voor de scheepvaart vereiste toestand van de waterweg of de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer door in de waterweg stuuroos ronddrijvende, vastgevaren, gestrande of gezonken schepen, drijvende inrichtingen, alsmede schepen of voorwerpen, zoals bedoeld in Voorschrift 24, letter g, van de Internationale Bepalingen, of door andere drijvende of aan de grond geraakte voorwerpen in gevaar worden gebracht, dient de radarcentrale aan de Knock onverwijd te worden ingelicht.

(3) De plaats van een gezonken schip dient door de gezagvoerder daarvan onverwijd voorlopig te worden gemarkeerd. Na een aanvaring is de gezagvoerder van een daarbij betrokken, drijvend gebleven schip daartoe ook verplicht. Hij mag de reis pas voortzetten na toestemming van de krachtens het bepaalde in artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag bevoegde autoriteiten.

(4) Bij branden en andere de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer in gevaar brengende voorvalen op schepen en drijvende

(3) Von Fahrzeugen, die bestimmte gefährliche Güter befördern, haben andere Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung des Funkenflugs einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten, ausgenommen Schlepper, Versorgungs- und Tankreinigungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge, die am Umschlag beteiligt sind. Diese Fahrzeuge dürfen in den Bereich der Reede oder Liegestelle nur einlaufen, wenn Schornsteine und Auspuffleitungen mit Vorrichtungen versehen sind, die den Funkenflug verhindern.

(4) An festgemachten Tankschiffen, die nach dem Löschen bestimmter gefährlicher Güter nicht gereinigt und entgast worden sind, dürfen beim Füllen der Tanks mit Ballastwasser keine Fahrzeuge und beim Reinigen und Entgassen nur die dafür erforderlichen Tankreinigungsschiffe längsseits liegen.

(5) Festgemachte Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, sowie Fahrzeuge, die in deren Nähe liegen, müssen jederzeit sofort verholen können.

Sonstige Vorschriften

Artikel 27

Verhalten bei Schiffsunfällen und bei Verlust von Gegenständen

(1) Bei Gefahr des Sinkens ist das Fahrzeug möglichst so weit aus dem Fahrwasser zu schaffen, daß die Schiffahrt nicht beeinträchtigt wird. Nach einem Zusammenstoß ist hierzu auch der Führer eines beteiligten schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs verpflichtet.

(2) Wird der für die Schiffahrt erforderliche Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch in der Wasserstraße hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge, schwimmende Anlagen sowie Fahrzeuge oder Gegenstände im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln oder durch andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände beeinträchtigt, so ist die Revierzentrale an der Knock unverzüglich zu unterrichten.

(3) Der Platz eines gesunkenen Fahrzeugs ist von Fahrzeugführer unverzüglich behelfsmäßig zu bezeichnen. Nach einem Zusammenstoß ist hierzu auch der Führer eines beteiligten schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs verpflichtet. Er darf die Fahrt erst mit Zustimmung der nach Artikel 34 Abs. 2 Ems-Dollart-Vertrag zuständigen Behörden fortsetzen.

(4) Bei Bränden und sonstigen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdenden Vorkommnissen auf Fahrzeugen, schwim-

inrichtingen, alsmede op schepen en voorwerpen, zoals bedoeld in Voorschrift 24, letter g, van de Internationale Bepalingen, dient de radarcentrale aan de Knock daarvan onverwijd in kennis te worden gesteld.

(5) Op schepen die het in artikel 13, tweede lid, bedoelde „blijf weg"-sein waarnemen, dienen onverwijd alle vereiste maatregelen tot afwending van het dreigende gevaar te worden getroffen, in het bijzonder:

1. alle naar buiten leidende en niet tot instandhouding van de scheepshuishouding noodzakelijke openingen te worden gesloten;
2. alle niet voor de waarborging van de veiligheid van schip, bemanning en lading noodzakelijke hulpmachines te worden stopgezet;
3. onbeschermde open vuren te worden geblust, in het bijzonder het roken te worden gestaakt, alsmede
4. toestellen met gloeiende of vonken verspreidende onderdelen te worden stilgezet.

Artikel 28

Vergunningen

(1) Een vergunning van de krachtens het bepaalde in artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag bevoegde autoriteiten is vereist voor:

1. het verkeer van buitengewoon grote schepen die de door de bevoegde autoriteiten vastgestelde afmetingen met betrekking tot de lengte, de breedte en de diepgang overschrijden, en van luchtkussenvaartuigen;
2. 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, zoals bedoeld in Voorschrift 24, letter g, van de Internationale Bepalingen;
3. 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 krachtens het bepaalde in artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag bevoegde autoriteiten is bevolen;
4. 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;
5. watersportevenementen op het water;
6. andere evenementen die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid en het vlotte verloop van het verkeer.

(2) De vergunning dient tijdig te worden aangevraagd.

menden Anlagen sowie auf Fahrzeugen und Gegenständen im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln ist die Revierzentrale an der Knock unverzüglich hiervon zu unterrichten.

(5) Auf Fahrzeugen, die das Bleib-weg-Signal nach Artikel 13 Abs. 2 wahrnehmen, sind unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen zur Abwehr der drohenden Gefahr zu ergreifen, insbesondere sind

1. alle nach außen führenden und nicht zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes erforderlichen Öffnungen zu schließen,
2. alle nicht zur Gewährleistung der Sicherheit von Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Hilfsmaschinen abzustellen,
3. nicht geschützte offene Feuer zu löschen, insbesondere das Rauchen einzustellen, sowie
4. Geräte mit glühenden oder Funken gebenden Teilen stillzulegen.

Artikel 28

Schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen

(1) Eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung der nach Artikel 34 Abs. 2 Ems-Dollart-Vertrag zuständigen Behörde ist erforderlich für

1. den Verkehr von außergewöhnlich großen Fahrzeugen, die die von der zuständigen Behörde nach Länge, Breite und Tiefgang festgelegten Abmessungen überschreiten, und von Luftkissenfahrzeugen,
 2. den Verkehr von Schub- und Schleppverbänden, die die Schiffahrt außergewöhnlich behindern können oder besonderer Rücksicht durch die Schifffahrt bedürfen, das Schleppen schwimmender Anlagen sowie das Schleppen von Fahrzeugen und Gegenständen im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln,
 3. die Bergung von Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen und Gegenständen, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden kann und nicht durch die nach Artikel 34 Abs. 2 Ems-Dollart-Vertrag zuständige Behörde die Bergung angeordnet worden ist,
 4. die Erprobung und die Prüfung der Zugkraft von Fahrzeugen sowie Standproben, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können,
 5. wassersportliche Veranstaltungen auf dem Wasser,
 6. sonstige Veranstaltungen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können.
- (2) Die Genehmigung ist rechtzeitig zu beantragen.

(3) De vergunning kan onder bepaalde voorwaarden en verplichtingen worden verleend.

Artikel 29

Meldingen

(1) Schepen, duwstellen en slepen die de door de bevoegde autoriteit vastgestelde afmetingen overschrijden, dienen

1. tijdig vóór het bevaren van de Eemsmonding onder opgave van de naam, de positie, de afmetingen en de haven van bestemming, alsmede

2. bij de vastgestelde posities onder opgave van de naam, de positie, de snelheid en de passeertijd te worden gemeld. De krachtens het bepaalde in de eerste volzin voorgeschreven melding dient ook bij onderbreking en bij voortzetting van de reis te geschieden.

(2) Schepen, zoals bedoeld in artikel 21, eerste lid, moeten 24 uur vóór het bevaren van de Eemsmonding, doch uiterlijk bij het uitvaren van de laatste vertrekhaven, worden gemeld. Overigens dienen deze schepen zich overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid, eerste volzin, No. 2, en tweede volzin, te melden.

(3) De melding krachtens het bepaalde in het tweede lid, eerste volzin, moet de volgende gegevens bevatten:

1. naam en roepletters van het schip

2. vermoedelijke datum en tijd van aankomst bij de eerste voor de melding vastgestelde positie: datum in twee cijfers, plaatselijke tijd in vier cijfers,

3. nationaliteit van het schip,

4. lengte en diepgang van het schip,

5. haven van vertrek en van bestemming,

6. aard van de lading en vermelding van de bepaalde gevvaarlijke goederen volgens het bepaalde in Aanhengsel 2, alsmede van de desbetreffende hoeveelheid,

7. bij het vervoer van chemicaliën of vloeibare gassen als massagoed de vermelding of het schip is voorzien van een certificaat van geschiktheid krachtens de IMO-Voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen voor het vervoer van gevvaarlijke chemicaliën als massagoed of een certificaat van geschiktheid krachtens de IMO-Voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen voor het vervoer van vloeibare gassen als massagoed,

8. verklaring of het schip of de lading gebreken vertoont,

9. naam van de reder of diens gemachtigde.

(4) De krachtens het bepaalde in het eerste en het tweede lid

(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

Artikel 29

Schiffahrtspolizeiliche Meldungen

(1) Fahrzeuge und Schub- und Schleppverbände, die die von der zuständigen Behörde festgelegten Abmessungen und Größen überschreiten, sind

1. rechtzeitig vor dem Befahren der Emsmündung unter Angabe des Namens, der Position, der Abmessungen und des Bestimmungshafens sowie
2. bei den festgelegten Positionen unter Angabe des Namens, der Position, Geschwindigkeit und Passierzeit zu melden. Die nach Satz 1 vorgeschriebene Meldung ist auch bei Unterbrechung und bei Fortsetzung der Fahrt abzugeben.

(2) Fahrzeuge im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 müssen 24 Stunden vor dem Befahren der Emsmündung, spätestens jedoch beim Auslaufen aus dem letzten Abgangshafen, gemeldet werden. Im übrigen haben sich diese Fahrzeuge entsprechend Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 zu melden.

(3) Die Meldung nach Absatz 2 Satz 1 muß folgende Angaben enthalten:

1. Name und Rufzeichen des Fahrzeugs,
 2. voraussichtliche Ankunft bei der ersten festgelegten Meldeposition, Tagesangabe zweistellig, Ortszeit vierstellig,
 3. Nationalität des Fahrzeugs,
 4. Länge und Tiefgang des Fahrzeugs,
 5. Abgangs- und Bestimmungshafen,
 6. Ladungsarten und Angabe der bestimmten gefährlichen Güter nach Anhang 2 sowie der jeweiligen Menge,
 7. bei der Beförderung von Chemikalien oder verflüssigten Gasen jeweils als Massengut die Angabe, ob das Fahrzeug ein Eignungszeugnis nach dem IMO-Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder ob es ein Eignungszeugnis nach dem IMO-Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut besitzt,
 8. Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen,
 9. Reeder oder dessen Bevollmächtigte.
- (4) Die nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Meldungen

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

Artikel 30

Vrijstelling voor schepen van de openbare dienst

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

Aanhangsel 1

sind vom Fahrzeugführer, vom Reeder oder deren Bevollmächtigten an die zuständige Behörde zu richten. Die Meldungen nach Absatz 2 Satz 1 sind schriftlich abzugeben.

Artikel 30

Befreiung für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

Von den Vorschriften dieser Schifffahrtsordnung sind Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.

Aanhangsel 2

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

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

Anhang 2

Stoffliste der anmeldepflichtigen Güter, bei deren Beförderung
von den Fahrzeugen besondere Gefahren ausgehen
(Artikel 21 Abs. 1 und Artikel 29 Abs. 2)

1. Verflüssigte Gase	UN-Nr.
Acetaldehyde	1089
Acetaldehyd	
Ammonia, anhydrous, liquefied or Ammonia solutions	1005
Ammoniak, wasserfrei, verflüssigt oder Ammoniaklösungen	
Butadiene, inhibited	1010
Butadien, stab.	
Butane or Butane mixtures	1011
Butan oder Butanmischungen	
Butylene	1012
Butylen	
Chlorine	1017
Chlor	
Dimethylamine, anhydrous	1032
Dimethylamin, wasserfrei	
Ethylchloride	1037
Äthylchlorid	
Ethane, refrigerated liquid	1961
Äthan, tiefgekühlt, verflüssigt	
Ethylamine (Monoethylamine)	1036
Äthylamin	
Ethylene, refrigerated liquid	1038
Äthylen, tiefgekühlt verflüssigt	
Ethylene oxide	1040
Äthylenoxid	
Methane, refrigerated liquid or Natural Gas, refrigerated liquid	1972
Methan, tiefgekühlt verflüssigt oder Erdgas, tiefgekühlt verflüssigt	
Methyl acetylene and propadiene mixtures, stabilized	1060
Methylacetylen und Propadien-Mischungen, stab.	
Methylbromide	1062
Methylbromid	
Methylchloride	1063
Methylchlorid	
Propane	1978
Propan	
Propylene	1077
Propylen	
Sulphur dioxide, liquefied	1079

	VN-No.
1. Vloeibare gassen	
Sulphur dioxide, liquefied	
Vinylchloride, gestab.	1086
Vinyl chloride, inhibited	
2. Chemicaliën	VN-No.
Absorbens A 1	(1992)**)
Absorbent A 1	
Absorbens A 2	(1993)**)
Absorbent A 2	
Absorbens A 3	(1993)**)
Absorbent A 3	
Azijnzuur, ijsazijn of azijnzuuroplossing van meer dan 80 gew. % zuur	2789
Acetic acid, glacial or Acetic acid solution, more than 80 % acid, by weight	
Azijnzuuranydride	1715
Acetic anhydride	
Aceton	1090*)
Acetone	
Acetoncyaanhydriene	1541
Acetone cyanohydrin	
Acetonitril	1648
Acetonitrile	
Acrylzuur, gestab.	2218
Acyclic acid, inhibited	
Acrylonitril, gestab.	1093
Acrylonitrile, inhibited	
Adiponitril	2205
Adiponitrile	
Alcohol, gedeneerdeerd	1986/1987**)
Alcohol, denatured	
Alcohol, industr.	1986/1987**)
Alcohol, industrial	
Allylalcohol	1098
Allyl alcohol	
Allylchloride	1100
Allyl chloride	
Amino-ethylethanolamine	—
Aminoethylethanolamine	
Aniline	1547
Aniline	
Benzeen	1114
Benzene	
Benzylchloride	1738
Benzyl chloride	
Isobutylacrylaat, gestab.	2527
Isobutyl Acrylate, inhibited	

1. Verflüssigte Gase	UN-Nr.
Schwefeldioxid, verflüssigt	
Vinyl chloride, inhibited	1086
Vinylchlorid, stab.	
2. Chemikalien	UN-Nr.
Absorbent A 1	(1992)**)
Absorbent A 1	
Absorbent A 2	(1993)**)
Absorbent A 2	
Absorbent A 3	(1993)**)
Absorbent A 3	
Acetic acid, glacial or Acetic acid solution, more than 80% acid, by weight	2789
Essigsäure, Eisessig oder Essigsäurelösung, mit mehr als 80 Gewichts-% Säure	
Acetic anhydride	1715
Essigsäureanhydrid	
Acetone	1090*)
Aceton	
Acetone cyanohydrin	1541
Acetoncyanhydrin	
Acetonitrile	1648
Acetonitril	
Acrylic acid, inhibited	2218
Acrylsäure, stab.	
Acrylonitrile, inhibited	1093
Acrylnitrile, stab.	
Adiponitrile	2205
Adiponitril	
Alcohol, denatured	1986/1987**)
Alkohol, vergällter	
Alcohol, industrial	1986/1987**)
Alkohol, technischer	
Allyl alcohol	1098
Allylalkohol	
Allyl chloride	1100
Allylchlorid	
Aminoethylethanolamine	—
Aminoäthyläthanolamin	
Aniline	1547
Anilin	
Benzene	1114
Benzol	
Benzyl chloride	1738
Benzylchlorid	
Isobutyl acrylate, inhibited	2527
Isobutylacrylat, stab.	

2. Chemicaliën	VN-No.
Butylacrylaat gestab.	2348
Butyl acrylate, inhibited	
Butanol	1120*)
Butylalcohol	
Butylethers	1149
Butyl ethers	
Normaal-butylmethacrylaat	2227
normal-Butyl methacrylate	
Isobutyraldehyde	2045
Isobutyraldehyde	
n-Butyraldehyde	1129
n-Butyraldehyde	
Kamferolie	1130
Camphor oil	
Carbololie	—
Carbolic oil	
Zwavelkoolstof (koolstofdisulfide)	1131
Carbon disulphide	
Tetrachloorkoolstof (koolstoftetrachloride)	1846
Carbon Tetrachloride	
Chloorbenzeen	1134
Chlorobenzene	
Chloroform	1888
Chloroform	
Chloorrhodinen, ongezuiverd	—
Chlorhydrines, crude	
Chloropreen, gestab.	1991
Chloroprene, inhibited	
Chlorosulfonzuur met of zonder zwaveltrioxide	1754
Chlorosulphonic acid with or without sulphur trioxide	
Koolteernafta	2553
Coal tar naphta	
Cresolen (ortho-, meta-, para-)	2076
Cresols (ortho-, meta-, para-)	
Crotonaldehyde, gestab.	1143
Crotonaldehyde, inhibited	
Cyclohexanon	1915
Cyclohexanone	
Cyclohexylamine	2357
Cyclohexylamine	
Di-(normaal-butyl)amine	2248
Di-(normal-Butyl)amine	
1,1-Dichloorethaan	2362
1,1-Dichloroethane	
1,2-Dichloorethaan (Ethyleendichloride)	1184
1,2-Dichloroethane	
Dichloorethylether	1916
Dichloroethyl ether	

2. Chemikalien	UN-Nr.
Butyl acrylate, inhibited	2348
Butylacrylat, stab.	
Butylalcohol	1120*)
Butanol	
Butyl ether	1149
Butyläther	
normal-Butyl methacrylate	2227
normal-Butylimethacrylat	
Isobutyraldehyde	2045
i-Butyraldehyd	
n-Butyraldehyde	1129
n-Butyraldehyd	
Camphor oil	1130
Kampferöl	
Carbolic oil	—
Carbolöl	
Carbon disulphide	1131
Schwefelkohlenstoff	
Carbon tetrachloride	1846
Tetrachlorkohlenstoff	
Chlorobenzene	1134
Chlorbenzol	
Chloroform	1888
Chloroform	
Chlorhydrines, crude	—
Chlorhydrine, ungereinigt	
Chloroprene, inhibited	1991
Chloropren, stab.	
Chlorosulphonic acid with or without sulphur trioxide	1754
Chlorsulfonsäure mit oder ohne Schwefeltrioxid	
Coal tar naphta	2553
Steinkohlenteernaphta	
Cresols (ortho-, meta-, para)	2076
Kresole (ortho-, meta-, para)	
Crotonaldehyde, inhibited	1143
Crotonaldehyd, stab.	
Cyclohexanone	1915
Cyclohexanon	
Cyclohexylamine	2357
Cyclohexylamin	
Di-(normal-Butyl) amine	2248
Di-(normal-Butyl) amin	
1.1-Dichloroethane	2362
1.1-Dichloräthan	
1.2-Dichloroethane	1184
1.2-Dichloräthan (Äthylendichlorid)	
Dichloroethyl ether	1916
Dichloräthyläther	

2. Chemicaliën	VN-No.
Dichloormethaan (Methyleenchloride)	1593*)
Dichloromethane (Methylene chloride)	—**
1,1-Dichloorpropaan	—
1,1-Dichloropropane	1279
1,2-Dichloorpropaan (Propeendichloride)	1279
1,2-Dichloropropane (Propylenedichloride)	—
1,3-Dichloorpropaan	—
1,3-Dichloropropane	2047
1,3-Dichloorpropeen	—
1,3-Dichloropropene	2047**) (Formaldehyde)
2,3-Dichloorpropeen	—
2,3-Dichloropropene	1154
Diëthylamine	1155
Dethylamine	1160
Diëthylether (Ethylether)	2051
Diethylether (Ethyl ether)	2265
Dimethylamine, opl.	1165
Dimethylamine, solution	1175*)
Dimethylethanolamine	1172*)
Dimethylethanolamine	1198
N,N-Dimethylformamide	—
N,N-Dimethylformamide	1158
1,4-Dioxaan	2023
1,4-Dioxane	1917
Diisopropylamine	1175*)
Diisopropylamine	1172*)
Epichloorkydrine	1135
Epichlorohydrin	1164
Ethylacrylaat, gestab.	1164
Ethyl acrylate, inhibited	2277
Ethylalcohol (ethanol)	—
Ethyl alcohol	1172*)
Ethylbenzeen	1172*)
Ethyl benzene	1198
Etheenchloorkydrine	1172*)
Ethylene chlorohydrin	1172*)
Ethylmethacrylaat, gestab.	1172*)
Ethylmethacrylate, inhibited	1172*)
Etheencyaanhydride	1172*)
Ethylene cyanohydrin	1172*)
Etheendiamine	1172*)
Ethylene diamine	1172*)
Etheendibromide	1172*)
Ethylene dibromide	1172*)
Etheenglycolmonoëthyletheracetaat	1172*)
Ethylene glycol monoethyl ether acetate	1172*)
Formaldehyde-oplossingen (45% of minder) (Formaline)	1198
Formaldehyde solutions (45% or less)	—

2. Chemikalien

UN-Nr.

Dichloromethane (Methylene chloride)	1593*)
Dichlormethan (Methylenchlorid)	-**))
1.1-Dichloroprpane	-**))
1.1-Dichlorpropan	-**))
1.2-Dichloropropane (Propylenedichlorid)	1279
1.2-Dichlorpropan (Propylendichlorid)	-
1.3-Dichloroproppane	-
1.3-Dichlorpropan	-
1.3-Dichloropropene	2047
1.3-Dichlorpropen	-
2.3-Dichloropropene	2047**))
2.3-Dichlorpropen	-
Diethylamine	1154
Diäthylamin	-
Diethylether (Ethyl ether)	1155
Diäthyläther (Äthyläther)	-
Dimethylamine, solution	1160
Dimethylamin, Lösung	-
Dimethylethanolamine	2051
Dimethyläthanolamin	-
N,N-Dimethylformamide	2265
N,N-Dimethylformamid	-
1.4-Dioxane	1165
1.4-Dioxan	-
Diisopropylamine	1158
Diisopropylamin	-
Epichlorohydrin	2023
Epichlorhydrin	-
Ethyl acrylate, inhibited	1917
Äthylacrylat, stab.	-
Ethyl alcohol	1170*))
Äthylalkohol	-
Ethyl benzene	1175*))
Äthylbenzol	-
Ethylene chlorohydrin	1135
Äthylenchlorhydrin	-
Ethylmethacrylate, inhibited	2277
Äthylmethacrylat, stab.	-
Ethylene cyanohydrin	-
Äthylencyanhydrin	-
Ethylene diamine	1604
Äthylendiamin	-
Ethylene dibromide	1605
Äthylendibromid	-
Ethylene glycol monoethyl ether acetate	1172
Äthylenglykolmonoäthylätheracetat	-
Formaldehyde solutions (45% or less)	1198
Formaldehyd-Lösungen (45% oder weniger) (Formalin)	-

2. Chemicaliën	VN-No.
Mierezuur (Methaanzuur)	1779
Formic acid	
Furfural	1199
Frufural (Furforol)	
Gascondensaat	(1993)**)
Gascondensate	
Heptaan	1206*)
Heptane	
Hexaan	1208*)
Hexane	
Isopreen, gestab.	1218
Isoprene, inhibited	
Bruinkoolteer	1999**)
Lignite tars	
Mesityloxide	1229
Mesityl oxide	
Methylacrylaat, gestab.	1919
Methylacrylate, inhibited	
Methylalcohol (methanol)	1230*)
Methylalcohol (Methanol)	
Methylisocyanaat of methylisocyanaatoplossingen	2480**)
Methyl isocyanate or Methylisocyanata solutions	
Methylmethacrylaat, monomeer, gestab.	1247
Methyl methacrylate, monomeer, inhibited	
alpha-Methylstyreen	2303
alpha-Methylstyrene	
Monoëthylamine-oplossingen (72% of minder)	2270
Monoethylamine solutions (72% or less)	
Nerozeen	(1993)**)
Nerozene	
Nitrobenzeen	1662
Nitrobenzol	
Morfoline	2054
Morpholine	
Antiklopmiddelen voor motorbrandstof, mengsels	1649
Motor fuel anti-knock mixtures	
Salpeterzuur (70% en hoger)	2031/2032
Nitric acid (70% and over)	
1- of 2-nitropropaan	2608
1- or 2-Nitropropane	
Nitrotoluenen (ortho-, meta-, para-)	1664
Nitrotouenes (ortho-, meta-, para-)	
Oleum (rokend zwavelzuur)	1831
Oleum	
Paraldehyde	1264
Paraldehyd	
Pentachloorethaan	1669
Pentachloroethane	

2. Chemikalien	UN-Nr.
Formic acid	1779
Ameisensäure	
Furfural	1199
Furfural (Furfurol)	
Gascondensate	(1993)**)
Gaskondensat	
Heptane, and its isomers	1206*)
Heptan und Isomere	
Hexane, and its isomers	1208*)
Hexan und Isomere	
Isoprene, inhibited	1218
Isopren, stab.	
Lignite tars	1999**))
Braunkohlenteere	
Mesityl oxide	1229
Mesityloxid	
Methylacrylate, inhibited	1919
Methylacrylat, stab.	
Methylalcohol (Methanol)	1230*)
Methylalkohol (Methanol)	
Methyl isocyanate or Methyl isocyanate solutions	2480**))
Methylisocyamat oder Methylisocyanat-Lösungen	
Methyl methacrylate, monomer, inhibited	1247
Methylmethacrylat, monomer, stab.	
α -Methylstyrene	2303
α -Methylstyrol	
Monoethylamine solutions (72% or less)	2270
Monoäthylamin-Lösungen (72% oder weniger)	
Nerozene	(1993)**)
Nerozene	
Nitrobenzol	1662
Nitrobenzol	
Morpholine	2054
Morpholin	
Motor fuel anti-knock mixtures	1649
Motortreibstoff-Antiklopfmischungen	
Nitric acid (70% and over)	2031/2032
Salpetersäure (70% und darüber)	
1-or 2-Nitropropane	2608
1-oder 2-Nitropropan	
Nitrotoluenes (ortho-, meta-, para)	1664
Nitrotoluole (ortho-, meta-, para)	
Oleum	1831
Rauchende Schwefelsäure	
Paraldehyde	1264
Paraldehyd	
Pentachloroethane	1669
Pentachloräthan	

2. Chemicaliën

VN-No.

Fenol (gesmolten)	2312
Phenol, molten	
Fenylisocyanaat	2487**)
Phenylisocyanate	
Fosforoxychloride	1810**)
Phosphorusoxychloride	
Fosfortrichloride	1809**)
Phosphorustrichloride	
Fosfor, wit, gesmolten	2447
Phosphorus, white, molten	
Fosforzuur, vloeibaar	1805
Phosphoric acid, liquid	
Propaanzuur, oplossing met minder dan 80% zuur	1848
Propionic acid, solution containing not less than 80% acid	
Isopropylalcohol	1219*)
iso-Propylalcohol	
Isopropylamine	1221
iso-Propylamine	
n-Propylamine	1227
n-Propylamine	
Isopropylbenzeen (cumeen)	1918*)
iso-Propylbenzene (Cumene)	
Propeenoxyde	1280
Propylene oxide	
Pyridine	1282
Pyridine	
Pyrocondensaat	(1992)**)
Pyrocondensate	
Natriumhydroxyde, opl. (natronloog)	1824*)
Sodium hydroxide, solution	
Zwavelzuur	1830
Sulphuric acid	
Styreenmonomeer, gestab.	2055
Styrene monomer, inhibited	
Terpentijn	1299*)
Turpentine	
1,1,2,2-Tetrachloooretaan	1702
1,1,2,2-Tetrachloroethane	
Tetrachloooretheen (Perchloooretheen)	1897*)
Tetrachloroethylene (Perchloroethylene)	
Tetrahydrofuraan	2056
Tetrahydrofuran	
Tolueen (methylbenzeen)	1294*)
Totuene (Methylbenzol)	
Tolueendiisocyanaat	2078
Totuene diisocyanate	
Trichloooretheen	
Trichloroethylene	1710

2. Chemikalien

UN-Nr.

Phenol, molten	2312
Phenol, geschmolzen	
Phenylisocyanate	2487**)
Phenylisocyanat	
Phosphorusoxychloride	1810**)
Phosphoroxychlorid	
Phosphorustrichloride	1809**)
Phosphortrichlorid	
Phosphorus, white, molten	2447
Phosphor, weiß, geschmolzen	
Phosphoric acid, liquid	1805
Propionic acid, solution containing not less than 80% acid	1848
Propionsäure, Lösung mit nicht weniger als 80% Säure	
iso-Propylalcohol	1219*)
iso-Propylalkohol	
iso-Propylamine	1221
iso-Propylamin	
n-Propylamine	1277
n-Propylamin	
iso-Propylbenzene (Cumene)	1918*)
iso-Propylbenzol (Cumol)	
Propylene oxide	1280
Propylenoxid	
Pyridine	1282
Pyridin	
Pyrocondensate	(1992)**)
Pyrokondensat	
Sodium hydroxide, solution	1824*)
Natriumhydroxid, Lösung (Natronlauge)	
Sulphuric acid	1830
Schwefelsäure	
Styrene monomer, inhibited	2055
Styrol monomer, stab.	
Turpentine	1299*)
Terpentin	
1.1.2.2-Tetrachloroethane	1702
1.1.2.2-Tetrachloräthan	
Tetrachloroethylene (Perchloroethylene)	1897*)
Tetrachloräthylen (Perchloräthylen)	
Tetrahydrofuran	2056
Tetrahydrofuran	
Toluene (Methylbenzol)	1294*)
Toluol (Methylbenzol)	
Toluene diisocyanate	2078
Toluylen-diisocyanat	
Trichloroethylene	1710
Trichloräthylen	

	VN-No.
2. Chemicaliën	
1,1,1-trichloorethaan	2831
1,1,1-Trichloroethane	
Triëthylamine	1296
Triethylamine	
n-en Isovaleraldehyde	2058
n- and iso-Valeraldehyde	
Vinylacetaat, gestab.	1301
Vinyl acetate, inhibited	
Vinylethylether, gestab.	1302
Vinyl ethyl ether, inhibited	
Vinylidenchloride, gestab.	1303
Vinylidene chloride, inhibited	
Vinyltoluenen, gestab.	2618
Vinyl toluenes, inhibited	
Xylenen (dimethylbenzeen)	1307*)
Xylenes (Dimethylbenzene)	

3. Aardolie en aardolieprodukten

Opmerkingen:

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

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

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

2. Chemikalien	UN-Nr.
1.1.1-Trichloroethane	2831
1.1.1-Trichloräthan	
Triethylamine	1296
Triäthylamin	
n- and iso-Valeraldehyde	2058
n- und iso-Valeraldehyd	
Vinyl acetate, inhibited	1301
Vinylacetat, stab.	
Vinyl ethyl ether, inhibited	1302
Vinyläthyläther, stab.	
Vinylidene chloride, inhibited	1303
Vinylidenchlorid, stab.	
Vinyl toluenes, inhibited	2618
Vinyltoluole, stab.	
Xylenes (Dimethylbenzene)	1307*)
Xylole (Dimethylbenzol)	

3. Erdöl und Erdölprodukte

Anmerkungen:

Die deutschen Bezeichnungen der Stoffe stehen unter den englischen Bezeichnungen.

Die im Gas- oder Chemikalentanker Code der IMO (International Maritime Organization/Internationale Seeschiffahrts-Organisation) aufgeführten Stoffe, für die der Code aber nicht gilt (Kapitel 7), sind durch *) gekennzeichnet.

Die nicht im Gas- oder Chemikalentanker Code der IMO (International Maritime Organization/Internationale Seeschiffahrts-Organisation) aufgeführten Stoffe sind durch **) gekennzeichnet.

Bijlage B

Voorschriften, verkeersregels en maatregelen, als bedoeld in artikel 2 van de Overeenkomst.

1. Kleine tankers tot 1000 brt.

1.1. Bij een zicht van 1000 meter of minder is het niet toegestaan de Eems te bevaren.

1.2. Er moet tenminste een bevoegde loods aan boord zijn.

1.3. Tenminste 24 uur voor het aanlopen van de Eems of ten laatste na het verlaten van de laatste haven dient een schriftelijke melding bij de bevoegde autoriteit plaats te vinden.

1.4. Voor het aanlopen van de Eems dienen tijdig de volgende gegevens gemeld te worden aan „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 18 en door vertrekkende schepen via VHF-kanaal 21:

Naam, positie, afmetingen en bestemmingshaven van het schip.

1.5. Tijdens de vaart op de Eems dient het schip zich te melden bij het passeren van de volgende posities:

- boei H 1 (Huibertgat) of boei 1 (Westereems) of boei Riffgat of boei Oostereems;
- boei H11 (Huibertgat) of boei 11 (Westereems) (alleen voor binnenvarenden schepen);
- boei 19 (Fischerbalje) (alleen door via het Huibertgat vertrekende schepen) aan „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 18;
- boei 41 aan „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 20;
- boei 65 (alleen voor binnenvarenden schepen, gelijktijdig met de aankomstmelding van schepen die de haven Emden binnenlopen) aan „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 21;
- Gandersum aan „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 21;
- het binnenvaren van en het vertrekken uit de havens aan de Eems, alsmede bij aankomst op en vertrek van reden, lig- en overslagplaatsen via de plaatselijk bereikbare VHF-kanalen 18, 20 en 21.

Daarbij dienen de volgende gegevens te worden gemeld:

Naam, positie en snelheid van het schip en de passerijd.

1.6. Er moet voortdurend worden uitgeluisterd naar de radarcentrale aan de Knock:

– op „Eems-Revier-Radio” via VHF kanaal 18 op de Westereems en in het Randselgat tussen boei 1 en boei 35, in het Huibertgat tussen boei H1 en boei 15 (H15/A2) en op de Oude Eems tussen boei H13a (Oude Eems 1) en boei 33 (Oude Eems 11);

– op „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 20 tussen boei 35 en boei 37;

Anlage B

Vorschriften, Verkehrsregeln und Maßnahmen, gemäß Artikel 2 des Abkommens

1. Kleine Tanker bis zu 1 000 BRT

1.1. Beim Befahren der Ems muß eine Sicht von mehr als 1 000 m herrschen.

1.2. Mindestens ein Seelotse muß sich an Bord befinden.

1.3. Mindestens 24 Stunden vor dem Befahren der Ems und spätestens nach dem Auslaufen aus dem letzten Abgangshafen ist eine schriftliche Meldung an die zuständige Behörde abzugeben.

1.4. Vor dem Befahren der Ems sind rechtzeitig folgende Angaben an »Ems-Revier-Radio« über UKW-Kanal 18, von auslaufenden Schiffen über UKW-Kanal 21 zu übermitteln:

Name, Position, Abmessungen und Bestimmungshafen des Schiffes.

1.5. Während des Befahrens der Ems hat sich das Schiff beim Passieren folgender Positionen zu melden:

– Tonne H 1 (Hubertgat) oder Tonne 1 (Westerems) oder Tonne Riffgat oder Tonne Osterems;

– Tonne H 11 (Hubertgat) oder Tonne 11 (Westerems) (nur für einlaufende Fahrzeuge);

– Tonne 19 (Fischerbalje) (nur durch das Hubertgat auslaufende Fahrzeuge) über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 18;

– Tonne 41 über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 20;

– Tonne 65 (gleichzeitig als Einlaufmeldung für Fahrzeuge, die den Hafen Emden anlaufen) über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 21;

– Gandersum über »Ems-Revier-Radio« auf Kanal 15;

– Ein- und Auslaufen aus den Häfen an der Ems sowie beim Anlaufen und Verlassen von Reeden, Liege- und Umschlagstellen über die örtlich erreichbaren UKW-Kanäle 18, 20 und 21.

Dabei sind folgende Angaben zu übermitteln:

Name, Position, Geschwindigkeit des Schiffes und Passierzeit.

1.6. Eine ständige Sprechfunkverbindung mit der Revierzentrale an der Knock muß sichergestellt sein:

– Westerems und Randzelgat von Tonne 1 bis Tonne 35

– Hubertgat von Tonne H 1 bis Tonne $\frac{15}{H\ 15/A\ 2}$

– Alte Ems von Tonne $\frac{H\ 13a}{Alte\ Ems\ 1}$ bis Tonne $\frac{33}{Alte\ Ems\ 11}$

über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 18

– von Tonne 35 bis Tonne 57 über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 20

- op „Eems-Revier-Radio” via VHF-kanaal 21 tussen boei 57 en boei 86.

De aanwijzingen van de bevoegde autoriteit zijn steeds op te volgen.

1.7. De tankdeksels dienen gesloten te zijn.

1.8. Het roer dient door een betrouwbare en geoefende roerganger bediend te worden. Het gebruik van een stuurautomaat is niet toegestaan.

1.9. Bij een zicht van minder dan 2000 m moet een goedwerkend radartoestel in bedrijf zijn. Het beeldscherm moet door een terzake kundig persoon voortdurend geobserveerd worden.

2. Tankers van 1000 brt. tot 30.000 m³ laadvermogen

2.1. Binnen een veiligheidszone van 2 zeemijlen vooruit en 2 zeemijlen achter de tanker mogen zich noch meeopende geulgebonden schepen noch meeopende schepen geladen met gevaarlijke stoffen in bulk bevinden.

2.2. Het is aan de niet onder 2.1 vallende schepen toegestaan de tanker op te lopen, waarbij echter een passeerafstand van boordwand tot boordwand van tenminste 60 meter in acht dient te worden genomen. Hetzelfde geldt voor een tanker die niet onder 2.1 vallende schepen oploopt.

2.3. Tegemoetkomende vaartuigen dienen bij het passeren een dwarsafstand van boordwand tot boordwand van tenminste 60 meter in acht te nemen.

2.4. In afwijking van het bepaalde onder 2.2 en 2.3 mogen schepen van meer dan 3000 ton draagvermogen en schepen geladen met gevaarlijke stoffen in bulk de tanker noch oplopen noch ontmoeten in het riviergedeelte Gaatje Bocht tussen de boeien 49 en 55.

2.5. Getijgebonden schepen van en naar de haven van Delfzijl hebben in de Gaatje Bocht voorrang boven een tanker na overleg met de radarcentrale aan de Knock.

2.6. Varen op de Eems is slechts toegestaan, indien twee op de brug te bedienen marifooninstallaties, geschikt voor de verbinding met de radarcentrale en met andere schepen, bedrijfsklaar beschikbaar zijn.

2.7. Het aanlopen en verlaten van de Eemsmond door tankers mag uitsluitend via het Huibertgat plaatsvinden.

3. Tankers met een laadvermogen groter dan 30.000 m³

3.1. Deze regeling geldt voor tankers met een laadvermogen van meer dan 30.000 m³, met dien verstande dat zich max. 30.000 m³ (\pm 15.000 ton) lading aan boord mag bevinden.

3.2. Op de Eems moeten twee bevoegde loodsen aan boord zijn.

– von Tonne 57 bis Tonne 86 über »Ems-Revier-Radio« auf UKW-Kanal 21.

Den Anweisungen der zuständigen Behörde ist unmittelbar Folge zu leisten.

1.7. Die Tankdeckel sind geschlossen zu halten.

1.8. Das Ruder ist durch einen zuverlässigen und geübten Ruderläufer zu bedienen. Die Benutzung einer Selbststeueranlage ist untersagt.

1.9. Bei einer Sicht von weniger als 2 000 m muß ein einwandfrei arbeitendes Radargerät eingeschaltet sein, das ständig von einer fachkundigen Person zu beobachten ist.

2. Tanker ab 1 000 BRT und bis zu 30 000 m³ Ladevermögen

2.1. Innerhalb einer Sicherheitszone von 2 Seemeilen vor und 2 Seemeilen hinter dem Tanker dürfen sich weder in gleicher Richtung fahrende Wegerechtsschiffe noch in gleicher Richtung fahrende, mit gefährlichen Gütern als Massengut beladene Schiffe befinden.

2.2. Nicht unter 2.1 fallende Schiffe können den Tanker überholt, müssen jedoch dabei einen Seitenabstand von Bordwand zu Bordwand von mindestens 60 m einhalten. Entsprechendes gilt für einen Tanker, der nicht unter 2.1 fallende Schiffe überholt.

2.3. Entgegenkommende Fahrzeuge haben beim Begegnen einen Seitenabstand von Bordwand zu Bordwand von mindestens 60 m einzuhalten.

2.4. Abweichend von 2.2 und 2.3 dürfen Schiffe über 3 000 tdw und Schiffe mit gefährlichen Gütern als Massengut auf der Fahrstrecke zwischen den Fahrwassertonnen 49 und 55 (Gatjebogen) weder den Tanker überholt noch ihm begegnen.

2.5. Aus Delfzijl auslaufende und nach Delfzijl einlaufende tideabhängig fahrende Schiffe haben im Gatjebogen Vorrang gegenüber einem Tanker, nach Abstimmung mit der Revierzentrale an der Knock.

2.6. Die Fahrt auf der Ems darf nur angetreten werden, wenn zwei aus der Brücke zu bedienende UKW-Funksprechgeräte, ausgerüstet für die Verbindung mit der Revierzentrale und anderen Fahrzeugen, betriebsbereit vorhanden sind.

2.7. Tanker dürfen nur durch das Hubertgat-Fahrwasser in die Ems einlaufen und wieder auslaufen.

3. Tanker mit einem Ladevermögen über 30 000 m³

3.1. Diese Regelung gilt für Tanker mit einem Ladevermögen über 30 000 m³ mit der Maßgabe, daß sich höchstens 30 000 m³ (\pm 15 000 t) Ladung an Bord befinden dürfen.

3.2. Die Revierfahrt darf nur angetreten werden, wenn sich zwei

De radarcentrale aan de Knock moet bezet zijn door een bevoegdeloods: tijdens de vaart moet gebruik gemaakt worden van begeleiding door de radarcentrale.

3.3. Bij het oplopen of passeren dient ten opzichte van het andere vaartuig een dwarsafstand van boordwand tot boordwand ter grootte van 3 maal de breedte van de tanker, echter tenminste 90 m. in acht te worden genomen.

3.4. Bij het ontmoeten en oplopen van tankers met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ dienen de volgende aanvullende voorschriften in acht te worden genomen:

– Tussen de boeien 47 en 57 (Gaatje Bocht) is het ontmoeten en oplopen van een tanker met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ verboden. Getijgebonden schepen dient voorrang gegeven te worden;

– Tussen de boeien 57 en 69 is het getijgebonden schepen en tankers met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ verboden elkaar te ontmoeten;

– Tussen de boeien 68 en 69 en de haveningang van Emden mag geen enkel schip een tanker met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ ontmoeten of oplopen.

De hier bedoelde ontmoetings- en oploopverboden gelden omgekeerd ook voor tankers met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ ten opzichte van de aldaar genoemde schepen.

3.5. Tussen de boei 57 en de haveningang van Emden dienen twee sleepboten met een vermogen van ten minste 736 kW (1000 pk) beschikbaar te zijn. Op ieder moment moet de sleepverbinding tot stand gebracht kunnen worden.

3.6. Op de Eems mag de scheepssnelheid tussen de boeien H1 en 30 niet groter zijn dan 14 zeemijl per uur en tussen de boeien 30 en 57 niet groter dan 12 zeemijl per uur.

3.7. Het is verboden de Eems te bevaren bij een zodanige windkracht dat het veilig manoeuvreren in gevaar wordt gebracht. Een en ander is ter beoordeling van de bevoegde autoriteit.

3.8. De Eems mag alleen bevaren worden indien aan boord:

- twee radartoestellen
 - een deccaplaatsbepalingstoestel
 - een elektronische snelheidsmeter (b.v. dopplerlog)
 - een draaisnelheidsindicator
- bedrijfsklaar beschikbaar zijn.

3.9. Tijdens de eerste 3,5 uur van de vloedfase is het binnenlopen van en het vertrekken uit de haven Emden niet toegestaan. Vervolgens is tot ongeveer 4 uur na hoogwater via de radarcentrale aan de Knock een afstemming nodig met binnenvoerende en vertrekkende getij-schepen en schepen van meer dan 3000 ton draagvermogen.

Seelotsen zur Beratung an Bord befinden und sichergestellt ist, daß der Tanker während der Revierfahrt von der Landradarberatung der Revierzentrale an der Knock durch einen Seelotsen beraten wird.

3.3. Beim Überholen oder Begegnen ist zum anderen Fahrzeug ein Mindestabstand der dreifachen Breite des Tankers, mindestens aber 90 m Seitenabstand von Bordwand zu Bordwand einzuhalten.

3.4. Beim Begegnen und Überholen von Tankern mit mehr als 30 000 m³ Ladevermögen sind zusätzlich nachfolgende Vorschriften zu beachten:

- Zwischen den Fahrwassertonnen 47 und 57 (Gatjebogen) ist ein Begegnungs- und Überholverkehr mit einem Tanker mit mehr als 30 000 m³ Ladevermögen verboten. Tideabhängigen Schiffen ist die Vorfahrt einzuräumen.

- Zwischen den Fahrwassertonnen 57 und 69 ist ein Begegnen von tideabhängig fahrenden Schiffen und Schiffen über 3 000 tdw mit Tankern über 30 000 m³ Ladevermögen verboten.

- Zwischen dem Tonnenpaar 68/69 und der Hafeneinfahrt Emden ist sämtlichen Fahrzeugen ein Begegnungs- und Überholverkehr mit einem Tanker mit mehr als 30 000 m³ Ladevermögen nicht gestattet.

Die hier genannten Begegnungs- und Überholverbote gelten auch für Tanker mit mehr als 30 000 m³ Ladevermögen gegenüber den dort genannten Schiffen.

3.5. Auf der Fahrtstrecke zwischen der Fahrwassertonne 57 und der Hafeneinfahrt Emden ist die Begleitung von mindestens zwei Schleppern von nicht weniger als je 736 kW (1 000 PS) anzunehmen. Die Herstellung der Schleppverbindungen muß jederzeit gewährleistet sein.

3.6. Auf der Fahrtstrecke zwischen den Fahrwassertonnen H 1 und 30 darf eine Höchstgeschwindigkeit von 14 sm/h und auf der Fahrtstrecke zwischen den Fahrwassertonnen 30 und 57 eine Höchstgeschwindigkeit von 12 sm/h nicht überschritten werden.

3.7. Bei Windstärken, die ein sicheres Manövrieren nicht zulassen, ist das Befahren der Ems nicht gestattet. Die Beurteilung der Lage erfolgt durch die zuständige Behörde.

3.8. Die Ems darf nur befahren werden, wenn an Bord:

- zwei Radargeräte,
- ein Decca-Navigationsgerät,
- ein elektronischer Geschwindigkeitsmesser (z. B. Dopplerlog),
- ein Drehgeschwindigkeitsanzeiger betriebsbereit vorhanden sind.

3.9. In den ersten 3,5 Stunden der Flutphase ist das Einlaufen in den Hafen und das Auslaufen aus dem Hafen Emden nicht gestattet. Danach ist bis etwa 4 Stunden nach Hochwasser über die Revierzentrale an der Knock eine Abstimmung mit ein- und auslaufenden Tideschiffen und Schiffen ab 3 000 tdw notwendig.

4. Algemene voorschriften

4.1. Tankers mogen de Eems pas bevaren indien begeleiding door een patrouillevaartuig beschikbaar is, met dien verstande dat zulks geldt

- voor tankers met een laadvermogen van 2500 m³ tot 10.000 m³ op het traject tussen boei 44 en Emden en omgekeerd;
- voor tankers met een laadvermogen van 10.000 m³ tot 30.000 m³ op het traject tussen boei 15 en Emden en omgekeerd;
- voor tankers met een laadvermogen groter dan 30.000 m³ op het traject tussen de verkenningspost Huibertgat en Emden en omgekeerd.

4.2. Bovengenoemde voorschriften zijn, met uitzondering van oordeel 4.1, eveneens van toepassing op de vaart naar zee van niet-ontgaste tankers.

4.3. Voor de bij onderdeel 2 bedoelde tankers gelden bovendien de bepalingen van onderdeel 1.

4.4. Voor de bij onderdeel 3 bedoelde tankers gelden bovendien de bepalingen van de onderdelen 1 en 2.

4.5. Bovengenoemde voorschriften gelden zowel voor de dag- als de nachtvaart.

4. Allgemeine Regelungen

4.1. Tanker dürfen die Revierfahrt erst antreten, wenn ein Fahrzeug der Wasserschutzpolizei zur Begleitung zur Verfügung steht, und zwar

- für Tanker mit einer Ladefähigkeit von 2 500 m³ bis 10 000 m³ auf der Strecke von der Tonne 44 bis Emden und umgekehrt,
- für Tanker mit einer Ladefähigkeit von 10 000 m³ bis 30 000 m³ auf der Strecke von der Tonne 15 bis Emden und umgekehrt,
- für Tanker mit einer Ladefähigkeit über 30 000 m³ auf der Strecke von der Ansteuerungstonne Hubertgat bis Emden und umgekehrt.

4.2. Mit Ausnahme von 4.1 gelten die vorgenannten Regeln ebenfalls für die Fahrt von nicht entgasten Tankern in Richtung See.

4.3. Für die unter 2. genannten Tanker gelten außerdem die Bestimmungen für die unter 1. genannten Tanker.

4.4. Für die unter 3. genannten Tanker gelten außerdem die Bestimmungen der unter 1. und 2. genannten Tanker.

4.5. Die vorgenannten Bestimmungen gelten sowohl für die Tag- als auch für die Nachtfahrt.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet, juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 7 in werking treden na één maand, volgend op de dag waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een diplomatische nota hebben medegedeeld dat aan de vereiste binnenlandse voorwaarden voor de inwerkingtreding is voldaan.

J. GEGEVENS

Van het op 8 april 1960 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding, met Bijlagen en Slotprotocol (Eems-Dollardverdrag), ter uitvoering van welk Verdrag de onderhavige Overeenkomst strekt, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1960, 69; zie ook *Trb.* 1963, 116.

Van het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, naar welke internationale bepalingen onder meer worden verwijzen in artikel 1 van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1974, 51; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1984, 61.

Uitgegeven de *achtentwintigste januari 1987*.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK