

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

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 juli 1995, nr. S/J 13.399/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

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

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

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

Hebben goedgevonden en verstaan:

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Toepassingsgebied

Artikel 1

1. Onverminderd de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (*Trb.* 1974, 51), zoals gewijzigd, is dit besluit van toepassing in het gedeelte van de territoriale zee dat zeewaarts is gelegen van de lijn, zoals beschreven in artikel 4, eerste lid, van het besluit van 7 november 1989, houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (*Stb.* 502), behoudens dat gedeelte van de territoriale zee dat gemeentelijk is ingedeeld.
2. Het eerste lid is, voor wat de uitzondering van de toepasselijkheid in het gemeentelijk ingedeelde deel van de territoriale zee betreft, niet van toepassing ten aanzien van:
 - a. de verkeerstekens die zijn opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage 2;
 - b. een aanloopgebied.

Begripsbepalingen

Artikel 2

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

- a. bevoegde autoriteit: de als zodanig door Onze Minister voor een bepaald gebied aangewezen persoon;
- b. bijzonder transport: een schip of ander drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert, of een zodanig bijzonder karakter heeft, dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt, dan wel zinkt of lading verliest;
- c. klein schip: een schip waarvan de lengte minder dan 20 m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van:
 - – een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren,
 - – een veerpont,
 - – een vissersschip,
 - – een sleepboot;

- d. aanloopgebied: een gebied als omschreven in de bij dit besluit behorende bijlage 1;
- e. territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de Nederlandse territoriale zee, behoudens de in de bij dit besluit behorende bijlage 1 omschreven aanloopgebieden;
- f. exploitant: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;
- g. richtlijn nr. 2002/59/EG: richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208);
- h. een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagiersschip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG;
- i. routingssysteem: een systeem bestaande uit een of meer routes of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen, met inbegrip van verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.

Artikel 2a

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Verantwoordelijkheid

Artikel 3

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

Voorzorgsmaatregelen

Artikel 4

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

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

Paragraaf 2. Ordening van het scheepvaartverkeer

Meld-, uitluister- en communicatieplicht

Artikel 5. Uitluister- en communicatieplicht

1. De kapitein van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert of een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer, meldt zich voordat hij de Nederlandse territoriale zee binnenvaart op het bij ministeriële regeling aangewezen marifoonkanaal aan de bevoegde autoriteit.
2. De kapitein van een schip, bedoeld in het eerste lid, en van ieder ander schip dat is uitgerust met een marifoon, luistert in een aanloopgebied uit en neemt, indien nodig, op het eerste lid bedoelde

marifoonkanaal aan ter plaatse gevoerde communicatie deel.

Artikel 5a. Routerings- en meldingssystemen

1. Bij ministeriële regeling kunnen voor in die regeling vermelde categorieën schepen in de Nederlandse territoriale zee, overeenkomstig richtlijnen en criteria van de Internationale Maritieme Organisatie, routeringssystemen en meldingssystemen worden vastgesteld.
2. Degene die een schip voert maakt gebruik van de op grond van het eerste lid vastgestelde routeringssystemen en voldoet daarbij aan de voorschriften van de op grond van dat lid vastgestelde meldingssystemen.

Mededelingsplicht

Artikel 6

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

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

Bijzonder transport

Artikel 7. Bijzonder transport en werkzaamheden

1. Een bijzonder transport dan wel een schip door middel waarvan werkzaamheden worden verricht, vaart niet dan met toestemming van de bevoegde autoriteit.
2. In afwijking van het eerste lid vaart een bijzonder transport dan wel een schip door middel waarvan werkzaamheden worden verricht, dat zich zowel in een aanloopgebied als in de territoriale zee begeeft, niet dan met toestemming van de bevoegde autoriteit voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden.
3. Het verlenen of onthouden van toestemming als bedoeld in het tweede lid geschiedt in overeenstemming met de bevoegde autoriteit van het aanloopgebied waarin het bijzonder transport dan wel het schip door middel waarvan de werkzaamheden worden verricht vaart.

Voor anker gaan

Artikel 8

[Dit artikel treedt niet meer in werking. Het artikel is ingetrokken door Stb. 2010/748.]
Een schip gaat in een aanloopgebied niet voor anker, dan na daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming te hebben verkregen.

Bescherming van verkeerstekens

Artikel 9

Een schip meert niet af aan een verkeersteken.

Radarreflector

Artikel 10 [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

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

Verkeersaanwijzingen

Artikel 11

Verkeersaanwijzingen worden opgevolgd.

Evenementen

Artikel 12

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

Toestemming laden, lossen en bunkeren

Artikel 13

Een schip wordt niet geladen, gelost, of gebunkerd, tenzij daartoe door de bevoegde autoriteit toestemming is verleend. 3 [Vervallen per 29-10-2004]

Artikel 14 [Vervallen per 29-10-2004]

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

Vaststellen van verkeerstekens

Artikel 15

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

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

Artikel 16

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

Paragraaf 5. Bijzondere bepalingen

Regels voor een diepstekend schip

Artikel 17

1. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de deelname aan het scheepvaartverkeer door schepen in de Eurogeul, de Maasgeul en de IJgeul, die een in die regeling vastgestelde diepgang hebben.
2. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen slechts voorschriften inhouden aangaande:
 - a. de toegelaten afmetingen van een schip;
 - b. de bouw, de uitrusting, het motorvermogen en de manoeuvreerbaarheid van een schip;
 - c. de grootste snelheid waarmee mag worden gevaren;
 - d. de meteorologische omstandigheden waaronder mag worden gevaren; of
 - e. de minimale waterdiepte onder de kiel en in verband daarmee het tijdstip waarop een schip zich op een bepaalde plaats mag bevinden.

Artikel 17a. Belading

1. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken, dan wel indien het zodanig is beladen, dat het een geringer vrijboord heeft dan blijktens de afgegeven certificaten is toegestaan.
2. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.

Artikel 18. Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang

In geval van gevaarlijke ijsgang kan de bevoegde autoriteit verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogenseisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

Aan toestemming te verbinden voorschriften

Artikel 19

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

Paragraaf 6. Strafbepaling

Strafbaarstelling

Artikel 20. Strafbaarstelling

Overtreding van de bij of krachtens dit besluit vastgestelde regels, alsmede overtreding van de aan toestemming verbonden voorschriften, is een strafbaar feit.

Paragraaf 7. Wijzigingen in andere besluiten

Wijzigingen Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen

Artikel 21

[Wijzigt het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen.]

Wijzigingen Scheepvaartreglement Westerschelde 1990

Artikel 22

[Wijzigt het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.]

Wijzigingen Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer

Artikel 23

[Wijzigt het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.]

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

Artikel 24

[Wijzigt het Besluit houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen.]

Wijziging Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 25

[Wijzigt het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.]

Wijziging Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 26

[Wijzigt het Binnenvaartpolitiereglement.]

Paragraaf 8. Slotbepalingen

Intrekking Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg

Artikel 27

Het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg wordt ingetrokken.

Intrekking besluit betonning, bebakening, kust- en oeververlichting

Artikel 28

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

Intrekking Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen

Artikel 29

Het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen wordt ingetrokken.

Wijziging grondslag

Artikel 30

Na inwerkingtreding van artikel 22, onderdeel D, van dit besluit, berust de bekendmaking aan de

Scheepvaart Scheldemond «Marifoonblokindeling» van de Rijkshavenmeester Westerschelde van 4 november 1994, nr. Bass 134/94 (*Stcrt.* 216) op artikel 51, eerste, en tweede lid, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

Inwerkingtreding

Artikel 31

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

Citeertitel

Artikel 32

Dit besluit wordt aangehaald als: Scheepvaartreglement territoriale zee.

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

's-Gravenhage, 27 februari 1996

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

Beatrix

Uitgegeven de achtentwintigste maart 1996

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

Bijlage 1. behorend bij artikel 2, onderdeel d

Bijlage 1. Aanloopgebieden

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

- a. het aanloopgebied *Eemsmonding*, gevormd door:
het bij de Eemsmonding aansluitende gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt van de positie 53°34'.6 N 006°21'.8 E, naar 53°34'.8 N 006°13'.6 E, vandaar naar 53°37'.0 N 006°19'.4 E, vandaar naar 53°38'.9 N 006°27'.0 E, en vandaar naar 53°37'.4 N 006°31'.1 E;
- b. het aanloopgebied *Brandaris*, gevormd door:
het zeegat van Terschelling vanaf de boei Drawa W, de lichtboei ZS, de lichtboei TG, de lichtboei Stolzenfels en het punt op de noordkust van Terschelling met de geografische coördinaten 53°23'.3 N 005°11'.3 E;
- c. het aanloopgebied *Den Helder*, gevormd door:
het zeegebied vanaf lichtopstand «grote Kaap» (52°52'.9N 004°42'.9 E), lichtboei SG, lichtboei ZH, lichtboei MR, lichtboei NH, lichtboei MG en paal 15 op Texel (53°03'.7 N 004°43'.3 E). Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat is gelegen tussen de kop van de provincie Noord-Holland en de zuidpunt van het eiland Texel;
- d. het aanloopgebied *Ijmuiden*, gevormd door:
het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°27'.9 N 004°32'.1 E (referentiepunt), naar positie 52°16'.3 N 004°26'.1 E, vandaar in een zeewaarts gerichte boog met een straal van 12 zeemijlen gerekend vanuit het

- referentiepunt naar positie 52°39'.3 N 004°36'.9 E;
- e. het aanloopgebied *Scheveningen*, gevormd door:
het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°06'.1 N 004°15'.7 E, naar 52°07'.6 N 004°17'.4 E, vandaar naar 52°09'.3 N 004°14'.1 E, vandaar naar 52°06'.4 N 004°09'.9 E, en vandaar naar 52°04'.7 N 004°13'.3 E, en vandaar naar 52°06'.1 N 004°15'.7 E en het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°09'.9 N 004°13'.1 E, naar 52°11'.6 N 004°15'.4 E, vandaar naar 52°12'.9 N 004°13'.4 E, en vandaar naar 52°11'.8 N 004°11'.7 E;
- f. het aanloopgebied *Rotterdam*, gevormd door:
het zeegebied dat wordt begrensd door een lijn vanuit het havenlicht op de kop van de Noorderdam (51°59'.7 N 004°02'.8 E) via boei MN 3 (52°07'.0 N 004°00'.0 E), via boei MN 2 (52°07'.4 N 003°51'.4 E), via boei MNW 2 (52°07'.4 N 003°45'.0 E), via boei MNW 3-MW 6 (52°04'.8 N 003°41'.0 E), via boei MW 5 (51°57'.2 N 003°42'.0 E) naar 51°58'.0 N 003°56'.9 E en vervolgens naar boei MV-C (51°57'.8 N 003°56'.7 E), vandaar naar boei MV-B (51°56'.5 N 003°57'.2 E), vandaar naar boei MV-A (51°55'.5 N 003°57'.8 E) en dan naar 51°54'.9 N 003°59'.6 E;
- g. het aanloopgebied *Scheldemonden*, gevormd door:
het in de Nederlandse territoriale zee gelegen gebied ten zuiden van de lijn die loopt van de positie 51°48'.5 N 003°51'.5 E, en vervolgens westwaarts tot aan de grens van de territoriale zee, uitgezonderd het gedeelte van dat gebied dat wordt gevormd door een lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°36'.9 N 003°27'.1 E, vandaar naar 51°35'.5 N 003°23'.2 E, vandaar naar 51°33'.9 N 003°22'.1 E, vandaar naar 51°26'.0 N 003°18'.5 E, en vandaar naar grenspaal 369.
Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat toegang verschaft tot de Oosterschelde.

Bijlage 2. Verkeerstekens

1. Algemeen

1.1. Strekking

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

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

1.2 . Soorten markering

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

1.2.1 *Laterale markeringen* welke kunnen worden gebruikt in samenhang met de vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboords- en stuurboordszijde aan van de route die moet worden gevolgd. Waar een vaarwater zich splitst, mag een aangepaste laterale markering worden gebruikt om de aanbevolen route aan te geven. In betonningsregio's A en B verschillen de laterale markeringen.

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

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

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

1.2.5 *Markeringen met bijzondere betekenis* welke niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de

navigatie. Deze markeringen duiden een gebied of zaak aan, welke in nautische publikaties wordt genoemd.

2. Laterale markeringen

2.1. Definitie van de vastgestelde betonningsrichting

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

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

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

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

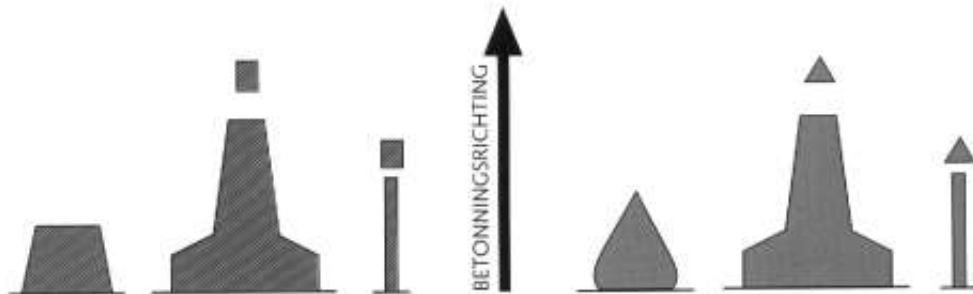
2.2 . Betonningsregio's

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

2.3. Beschrijving van de laterale betonning in Regio A

2.3.1	<i>Bakboordszijde</i>		2.3.2	<i>Stuurboordszijde</i>	
	kleur:	rood		kleur:	groen
	vorm:	stomp, pilaar of spar		vorm:	spits, pilaar of spar
	topteken*:	enkele rode cilinder		topteken*:	enkele groene kegel met de top naar boven gericht
	licht*:	– kleur: rood – karakter: naar keuze behalve het karakter omschreven in par. 2.3.3.1.		licht*:	– kleur: groen – karakter: naar keuze behalve het karakter omschreven in par. 2.3.3.2.

* Indien aanwezig.



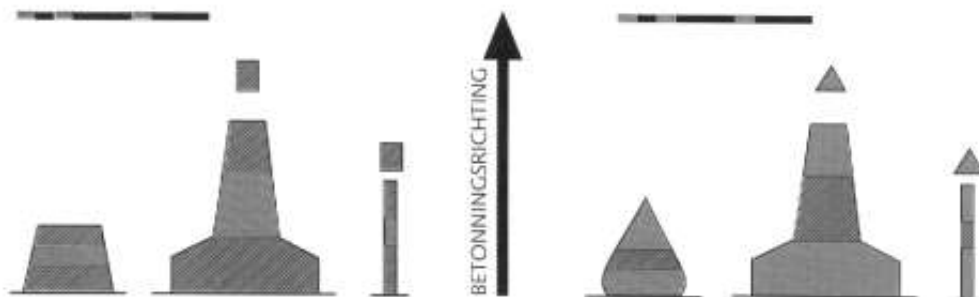
2.3.3 Splitsing

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

2.3.3.1	Aanbevolen vaarwater aan stuurboord		2.3.3.2	Aanbevolen vaarwater aan bakboord	
	kleur:	rood met een brede groene horizontale band		kleur:	groen met een brede rode horizontale band

				vorm:	spits, pilaar of spar
	vorm:	stomp, pilaar of spar			
				topteken*:	een enkele groene kegel met de top naar boven gericht
	topteken*:	een enkeleroede cilinder			
	licht*:	– kleur: rood – karakter: samengesteld groep schitterlicht (2+1).			
				licht*:	– kleur: groen – karakter: samengesteld groep schitterlicht (2+1).

* Indien aanwezig.



2.4 . Algemene regels voor laterale markeringen

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

2.4.2 Cijfers of lettertekens

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

3. Cardinale markeringen

3.1. Definities van cardinale kwadranten en markeringen

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

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

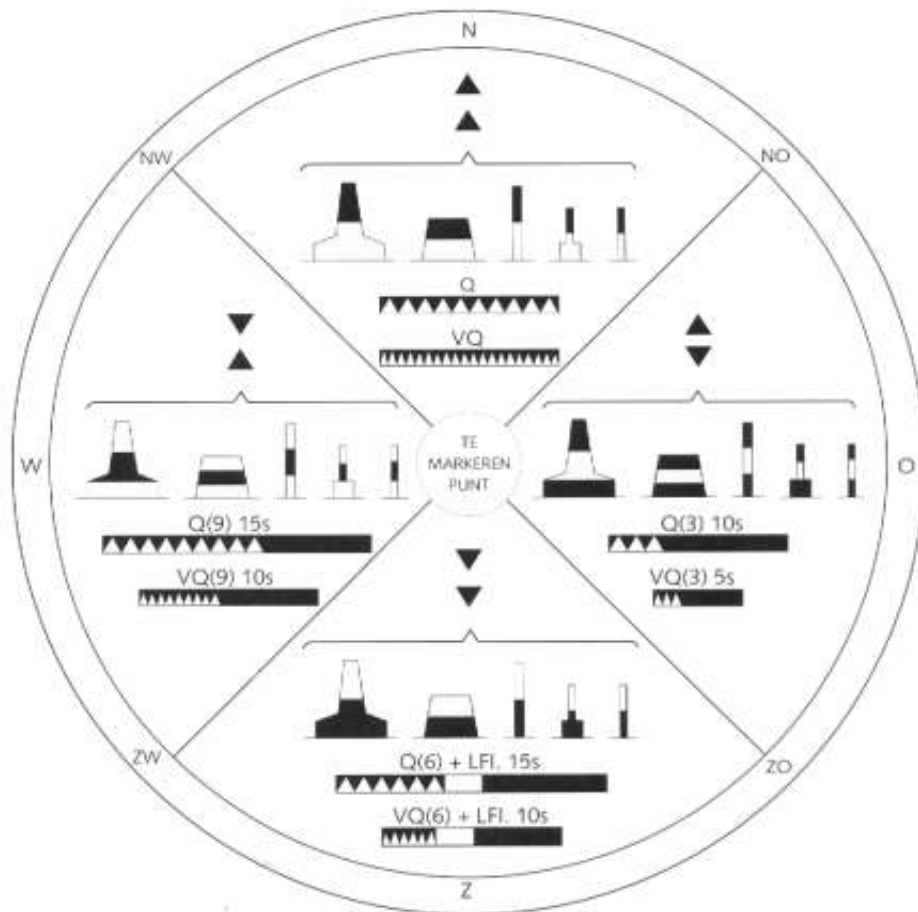
3.1.3 De benaming van de cardinale marking duidt de zijde aan waarlangs gepasseerd moet worden.

3.2 . Gebruik van cardinale markeringen

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

- 3.2.1 Aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van de marking.
- 3.2.2 Aan te geven welke de veilige kant is om een gevaar te passeren.
- 3.2.3 De aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

3.3. Beschrijving van de cardinale betoning



3.3.1 Noord cardinale markering

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

3.3.2 Oost cardinale markering

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

3.3.3 Zuid cardinale markering

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

3.3.4 West cardinale markering

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

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

* Indien aanwezig

4. Markering ter aanduiding van een afzonderlijk gevaar

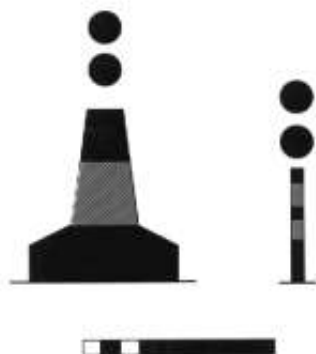
4.1 . Definitie van een markering ter aanduiding van een afzonderlijk gevaar

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

4.2. Beschrijving van de betonning ter aanduiding van afzonderlijke gevaren

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

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



5. Markering ter aanduiding van veilig vaarwater

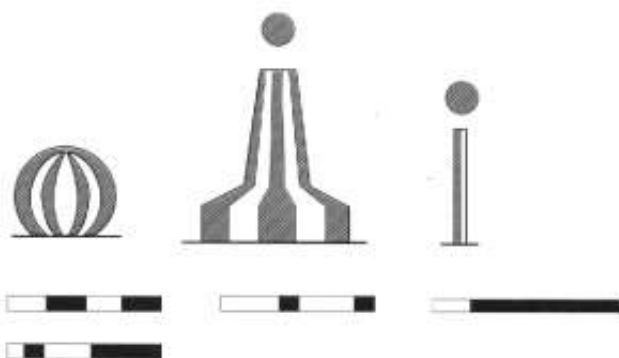
5.1. Definitie van een markering ter aanduiding van veilig vaarwater

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

5.2 . Beschrijving van de betonning ter aanduiding van veilig vaarwater

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

* Indien aanwezig



6. Markeringen met bijzondere betekenis

6.1 . Definitie van markeringen met bijzondere betekenis

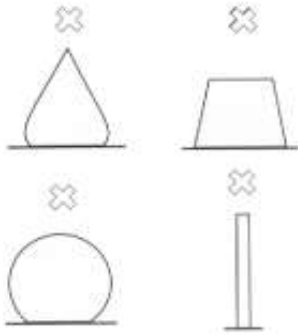
Markeringen die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, maar die een bepaald gebied of bepaalde zaak aanduiden, vermeld in de gebruikelijke nautische publikaties, b.v.:

- 6.1.1 Betonning ter markering van meetapparatuur;
- 6.1.2 Betonning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van de overeengekomen routemarkering verwarring kan stichten;
- 6.1.3 Betonning ter markering van stortplaatsen;
- 6.1.4 Betonning ter markering van militaire oefengebieden;
- 6.1.5 Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen;
- 6.1.6 Betonning ter markering van recreatiegebieden.

6.2 Beschrijving van de betonning met bijzondere betekenis

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

* Indien aanwezig



6.3. Aanvullende bijzondere markeringen

Bijzondere markeringen anders dan genoemd in par. 6.1 en omschreven in par. 6.2 mogen worden uitgelegd door de verantwoordelijke autoriteit om in buitengewone omstandigheden te voorzien. Deze aanvullende markering mag niet in strijd zijn met de navigatiebetonning en dient bekend te worden gesteld in de daarvoor bestemde nautische publikaties en zo spoedig mogelijk onder de aandacht gebracht te worden van de I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities).

7. Nieuwe gevaren

7.1 . Definitie van nieuwe gevaren

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

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

7.2. Het markeren van nieuwe gevaren

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

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

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

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

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

8. Nood-Wrakboei

De nood-wrakboei is bedoeld om direct bij een nieuw wrak te worden geplaatst en in positie te worden gehouden totdat de locatie van het wrak voldoende bekend is gesteld en de gebruikelijke cardinale betonning is geplaatst.

Eén of meerdere nood-wrakboeien moeten zo dicht mogelijk bij het wrak worden geplaatst als uitvoerbaar is. De nood-wrakboeien moeten in positie blijven totdat:

- – het bestaan van het wrak algemeen bekend is en voldoende bekend is gemaakt in de nautische publicaties;
- – het wrak geheel onderzocht is, zodat de exacte gegevens over de positie van het wrak en de diepte waarop het ligt bekend zijn; en
- – een permanente markering is aangebracht.

De nood-wrakboei heeft de volgende specificaties (zie bijgevoegde markering):

- – een pilaar- of sparvormige boei, waarvan het formaat van de locatie afhangt;
- – voorzien van evenveel gele als blauwe strepen van hetzelfde formaat, minimaal vier

- en maximaal acht;
- – voorzien van een afwisselend geel en blauw knipperend licht met een nominale dracht van vier mijl;
- – het lichtkarakter van de gele en blauwe lichten is: Bu 1.0s + 0.5s + Y 1.0s + 0.5s = 3.0s;
- – synchronisatie van de lichten bij toepassing van meerdere boeien;
- – er kan een Racon met morsecode «D» of een AIS-baken worden bevestigd;
- – er kan een geel topteken worden bevestigd, in de vorm van een rechtopstaand kruis.

