

1987

Ausgegeben zu Bonn am 5. März 1987

Nr. 6

Tag	Inhalt	Seite
29. 1. 87	Bekanntmachung des deutsch-niederländischen Abkommens über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung	141
29. 1. 87	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Tschad über Finanzielle Zusammenarbeit	170
29. 1. 87	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens von Nizza über die internationale Klassifikation von Waren und Dienstleistungen für die Eintragung von Marken	172

**Bekanntmachung
des deutsch-niederländischen Abkommens
über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung**

Vom 29. Januar 1987

In Den Haag ist am 22. Dezember 1986 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung unterzeichnet worden; es wird nachstehend veröffentlicht.

Der Tag, an dem dieses Abkommen nach seinem Artikel 7 in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben.

Bonn, den 29. Januar 1987

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Nau

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

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung des Königreichs der Niederlande –

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 Königreich 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 Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See die in Anlage A enthaltenen Verkehrsvorschriften („Schiffsverkehrsordnung 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 Regelungen.

(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 Vertragsparteien örtliche Regelungen den örtlichen Behörden übertragen haben, können die örtlichen Behörden nach Artikel 5 Absatz 1 die in Anlage B enthaltenen Verkehrsvorschriften ändern und ergänzen.

(3) Für andere Gastankerverkehre gilt Absatz 2 Satz 1 entsprechend.

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 Vorsichtsmaßregeln 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) Der Erlaß der nach der Schiffsverkehrsordnung 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 Anker erlaubt und außerhalb des Fahrwassers, auf denen das Anker 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 Schiffsverkehrsordnung 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.

Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

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

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 Urschriften, jede in deutscher und in niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Otto von der Gablentz
Dr. W. Dollinger

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande
Hans van den Broek
Drs. Neelie Smit-Kroes

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 Schiffahrt 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 und 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 Manövrierfähigkeit 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 tiefgangsbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe h der Internationalen Regeln;
8. bestimmte gefährliche Güter
Güter der Klasse 1 – Unterklassen 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 Schiffahrtsordnung bedeuten

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

Artikel 2

Schiffahrtszeichen

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

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

(3) Das Beschädigen der Schiffahrtszeichen 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) Für die Ausrüstung zum Geben der nach dieser Schiffahrtsordnung 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 Schiffahrt gefährden oder behindern können.

Sichtzeichen der Fahrzeuge

Artikel 4

Allgemeines

(1) Für die nach dieser Schiffahrtsordnung vorgeschriebenen Sichtzeichen gelten die Regeln 20 und 38 Buchstaben c bis f und h der Internationalen Regeln. Sichtzeichen, die nach dieser Schiffahrtsordnung 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 Seiten-

lichter 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 matschwarzen 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 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 binnenwärtigen 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 Rheinschifffahrt 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 können, mindestens ein weißes Rundumlicht nach Nummer 1 des Abschnitts II des Anhangs 1 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 manövrierfähiges Maschinenfahrzeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt, das sich eines oder mehrerer Schlepper zur Unterstützung bedient (bugsieren), hat die nach den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Sichtzeichen eines allein fahrenden Maschinenfahrzeuges 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 1 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 entgast worden sind, es sei denn, daß sie vollständig inertisiert sind.

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 1 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**Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes**

(1) Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes haben ein dauerndes blaues 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 1 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 Schifffahrtshindernissen 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.

Fahrregeln**Artikel 15****Rechtsfahrgebot, 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 nicht 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**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 anzuzeigen. 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 Schiffsfahrtszeichen E.2.1 bis E.2.3 des Abschnitts I des Anhangs 1 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 Schiffsfahrtszeichen A.2 des Abschnitts I des Anhangs 1 gekennzeichneten Stelle des Fahrwassers von beiden Seiten, so hat Vorfahrt im Tidegewässer das mit dem Strom fahrende Fahrzeug, bei Stromstillstand das Fahrzeug, das vorher gegen den Strom gefahren ist. Das wartepflichtige 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 Schiffsfahrt 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 Schiffsfahrtszeichen geregelt, so ist die Geschwindigkeit so einzurichten, daß bei einer kurzfristigen Änderung der optischen oder akustischen Schiffsfahrtszeichen 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 manövrierunfähigen und festgekommenen Fahrzeugen sowie an manövrierbehinderten 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 Schiffsfahrtszeichen A.4 des Abschnitts I des Anhangs 1 oder durch die Flagge „A“ des Internationalen Signalebuches gekennzeichnet sind.

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 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 schiffsfahrtspolizeiliche Voraussetzungen für das Befahren der Emsmündung, 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 verkehrlenkender 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 Schiffszeichen 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 Segelsurfbrett 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 Segelsurfbrett gefahren werden.

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 Schiffschiffhindernissen und Leitungstrassen sowie von Stellen, die durch die Schiffszeichen 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 Manövrierzwecken verboten.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge nach Regel 3 Buchstabe g Ziffer i und Ziffer ii der Internationalen 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 Anker-

verbot 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 Schifffahrt darf durch das Anlegen und Festmachen nicht beeinträchtigt werden. Hat ein Fahrzeug mit dem Manöver des Anlegens begonnen, hat die übrige Schifffahrt 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 Bunkerns 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 Umschlags 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 Umschlags 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) 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 Entgasen 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 Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird. Nach einem Zusammenstoß ist hierzu auch der Führer eines beteiligten schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs verpflichtet.

(2) Wird der für die Schifffahrt 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 vom 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, schwimmenden 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 Schifffahrt 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) 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 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.

Schiffahrtszeichen und Sichtzeichen der Fahrzeuge

Inhalt

Abschnitt I – Schiffahrtszeichen

- A. Verbotszeichen
- B. Gebotszeichen
- C. Warnzeichen und Hinweiszeichen
- D. Zusatzzeichen
- E. Bezeichnung des Fahrwassers

Abschnitt II – Sichtzeichen der Fahrzeuge

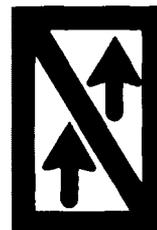
Abschnitt I

Schiffahrtszeichen

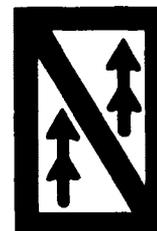
A. Verbotszeichen

A.1 Überholverbot

a) für alle Fahrzeuge

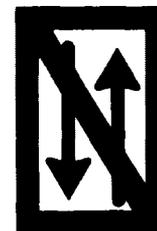


b) für Schleppverbände



A.2 Begegnungsverbot an Engstellen

Engstellen, in denen das Begegnen verboten und die Vorfahrt gemäß Artikel 18 Abs. 3 zu beachten ist.



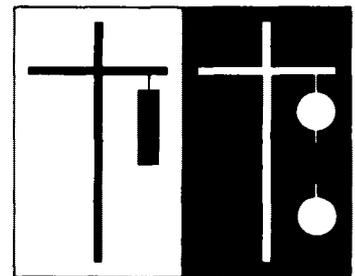
A.3 Geschwindigkeitsbeschränkung

Verbot, die angegebene Geschwindigkeit in der nachfolgenden Strecke zu überschreiten.
(Beispiel: 12 km/h).



A.4 Vermeidung einer Gefährdung durch Sog oder Wellenschlag

Verbot, in der nachfolgenden Strecke oder an der Stelle so schnell zu fahren, daß Gefährdungen durch Sog oder Wellenschlag eintreten.



A.5 Ankerverbot

Verbot, in einem Abstand von weniger als 300 m beiderseits der Linie zu ankern, die die Tafeln verbindet, und Anker, Trossen oder Ketten schleifen zu lassen.



A.6 Festmacheverbot

Verbot, in der nachfolgenden Strecke an dem Ufer festzumachen, an dem die Tafel aufgestellt ist.



A.7 Liegeverbot

Verbot, in der nachfolgenden Strecke auf der Seite der Wasserstraße liegen zu bleiben (Ankern oder Festmachen), auf der das Zeichen steht.



B. Gebotszeichen

B.1 Einhalten eines Fahrabstandes

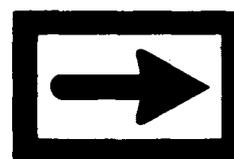
Gebot, in der nachfolgenden Strecke einen Mindestabstand von dem Aufstellungsort des Zeichens einzuhalten, auf dem die Tafel aufgestellt ist.

(Beispiel: 40 m).



B.2 Einhalten einer Fahrtrichtung

Gebot, die durch den Pfeil angezeigte Richtung einzuschlagen.



B.3 Abgabe von Schallsignalen

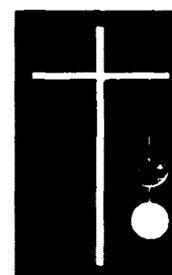
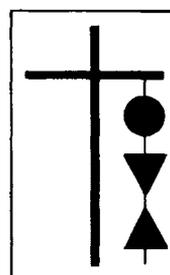
Gebot, an dieser Stelle das in der zusätzlichen Tafel angegebene Schallsignal zu geben.

(Beispiel: ein langer Ton).



B.4 Sperrung der gesamten Wasserstraße oder einer Teilstrecke

Gebot, wegen Sperrung der Wasserstraße oder einer Teilstrecke vor dem Sichtzeichen anzuhalten.



C. Warnzeichen und Hinweiszeichen

C.1 **Ende einer Gebots- oder Verbotsstrecke in einer Richtung**

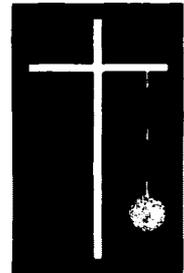
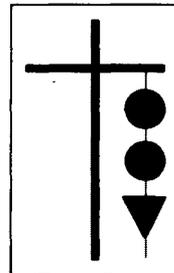


C.2 **Wasserskilaufen**

Wasserflächen im Fahrwasser, auf denen Wasserskilaufen gemäß Artikel 22 Abs. 1 erlaubt ist.



C.3 **Außergewöhnliche Schifffahrtsbehinderung**



C.4 **Sperrung der Wasserstraße**

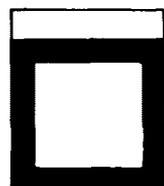
zwei Gruppen von drei langen Tönen.



D. Zusatzzeichen

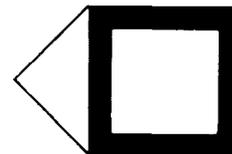
D.1 **für Entfernungsangaben:**

rechteckige weiße Tafel über dem zu ergänzenden Schifffahrtszeichen mit der Angabe der Entfernung, in der dieses, von seinem Standort aus gemessen, Geltung hat;



D.2 für Streckenangaben:

dreieckige weiße Tafel neben dem zu ergänzenden Schiffsfahrtszeichen, deren Dreieckspitze in Richtung der Strecke weist, in der das Schiffsfahrtszeichen gültig ist, gegebenenfalls mit der Angabe der Länge der Strecke im Dreieck;

**D.3 für zusätzliche Erklärungen oder Hinweise:**

rechteckige weiße Tafel unter dem zu ergänzenden Schiffsfahrtszeichen mit den erforderlichen Ergänzungen oder Hinweisen.

**E. Bezeichnung des Fahrwassers****E.1 Allgemeines****Grundsätze**

Die hiernach dargestellten Bezeichnungen des Fahrwassers entsprechen dem internationalen maritimen Betonungssystem der IALA für die Region A.

Das System wird angewendet für alle festen und schwimmenden Schiffsfahrtszeichen (mit Ausnahme von Leuchttürmen, Leitfeuern, Richtfeuern, Feuerschiffen und Großtonnen) zur Bezeichnung von den Fahrwasserseiten, Gefahrenstellen, besonderen Gebieten und Stellen und neuen Gefahrenstellen.

Es werden folgende Kennungen der Feuer verwendet:

- Funkelfeuer (Fkl.):
Dauernde Funkel; 50–60 Lichterscheinungen in der Minute
- Schnelles Funkelfeuer (SFkl.):
Dauernde schnelle Funkel; 100–120 Lichterscheinungen in der Minute
- Blink (Blk.):
Lichterscheinung von länger als 2 Sekunden
- Blitzfeuer (Blz.):
Lichterscheinung ist von kürzerer Dauer als die Unterbrechung
- Gleichtaktfeuer (Glt.):
Lichterscheinung hat die gleiche Dauer wie die Unterbrechung
- Unterbrochenes Feuer (Ubr.):
Lichterscheinung ist von längerer Dauer als die Unterbrechung.

Daneben werden Gruppen von Feuern verwendet, wie z. B. Fkl. (6) + Blk., was einer Gruppe von 6 dauernden Funkeln und einem Blink entspricht.

E.2 Bezeichnung der Fahrwasserseiten
(Laterale Zeichen)

E.2.1 Steuerbordseite des Fahrwassers

Farbe: grün
Form: Spitztonne, Leuchttonne, Stange (gegebenenfalls ohne Farbe) oder Pricke mit niedergebundenen Zweigen (ohne Farbe).

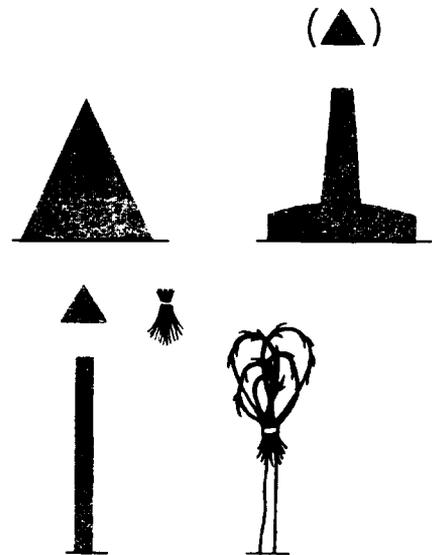
Beschriftung (wenn vorhanden):
fortlaufende ungerade Nummern – von See beginnend –, gegebenenfalls mit einem angehängten kleinen Buchstaben, gegebenenfalls in Verbindung mit dem (auch abgekürzten) Namen des Fahrwassers

Toppzeichen (wenn vorhanden):
grüner Kegel, Spitze oben, oder Besen abwärts

Feuer (wenn vorhanden):

Farbe: grün

Kennung: beliebig, außer den Kennungen nach E. 2.3.



E.2.2 Backbordseite des Fahrwassers

Farbe: rot
Form: Stumpftonne, Leuchttonne, Spierentonne, Stange (gegebenenfalls ohne Farbe) oder Pricke (ohne Farbe)

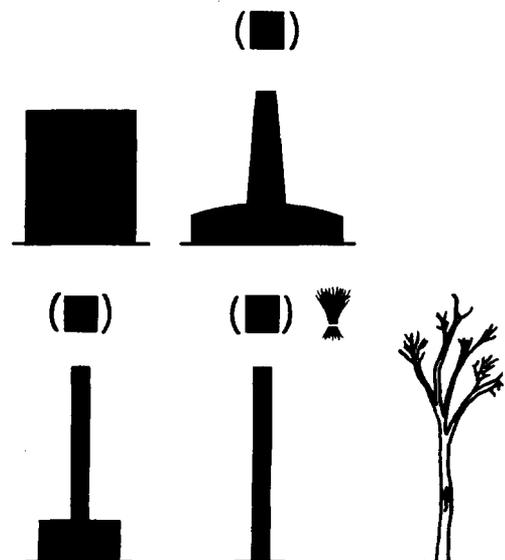
Beschriftung (wenn vorhanden):
fortlaufende gerade Nummern – von See beginnend –, gegebenenfalls mit einem angehängten kleinen Buchstaben, gegebenenfalls in Verbindung mit dem (auch abgekürzten) Namen des Fahrwassers

Toppzeichen (wenn vorhanden):
roter Zylinder oder Besen aufwärts

Feuer (wenn vorhanden):

Farbe: rot

Kennung: beliebig, außer den Kennungen nach E.2.3



E.2.3 Bezeichnung von abzweigenden oder einmündenden Fahrwassern

E.2.3.1 Bezeichnung mit lateralen Zeichen

- a) Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Backbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Farbe: grün mit einem waagerechten roten Band

Form: Spitztonne, Leuchttonne oder Stange

Beschriftung (wenn vorhanden):

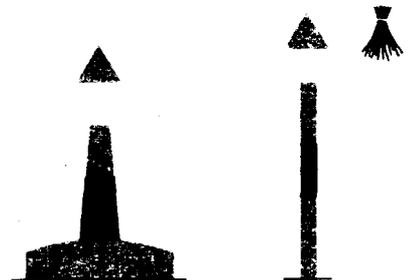
Unter der fortlaufenden ungeraden Nummer der Lateralbezeichnung des durchgehenden Fahrwassers, durch waagerechten Strich getrennt, der Name – gegebenenfalls abgekürzt – und die erste Nummer des abzweigenden oder die letzte Nummer des einmündenden Fahrwassers

Toppzeichen: grüner Kegel, Spitze oben oder Besen abwärts

Feuer (wenn vorhanden):

Farbe: grün

Kennung: Blz. (2 + 1)



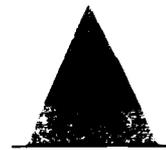
- b) Backbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Steuerbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Farbe: rot mit einem waagerechten grünen Band

Form: Stumpftonne, Leuchttonne, Spierentonne oder Stange

Beschriftung (wenn vorhanden):

Unter der fortlaufenden geraden Nummer der Lateralbezeichnung des durchgehenden Fahrwassers, durch waagerechten Strich getrennt, der Name – gegebenenfalls abgekürzt – und die erste Nummer des abzweigenden oder die letzte Nummer des einmündenden Fahrwassers



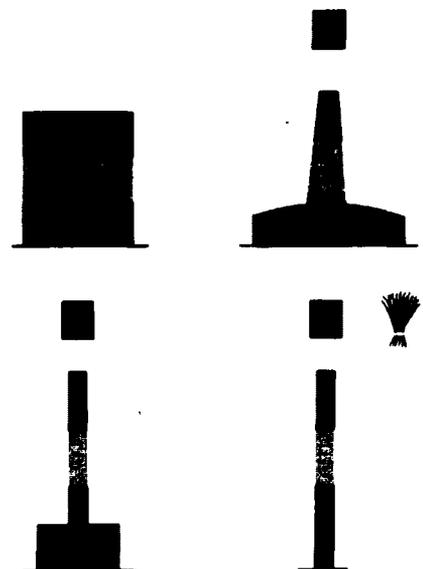
Toppzeichen: roter Zylinder oder Besen aufwärts

Feuer (wenn vorhanden):

Farbe: rot

Kennung: Blz. (2 + 1)

Die Positionen Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Steuerbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers und Backbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Backbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers können mit lateralen Zeichen (Zeichen E.2.1 oder E.2.2) bezeichnet werden. Sie erhalten dann eine Beschriftung, wie vorstehend beschrieben, sowie ein Toppzeichen.

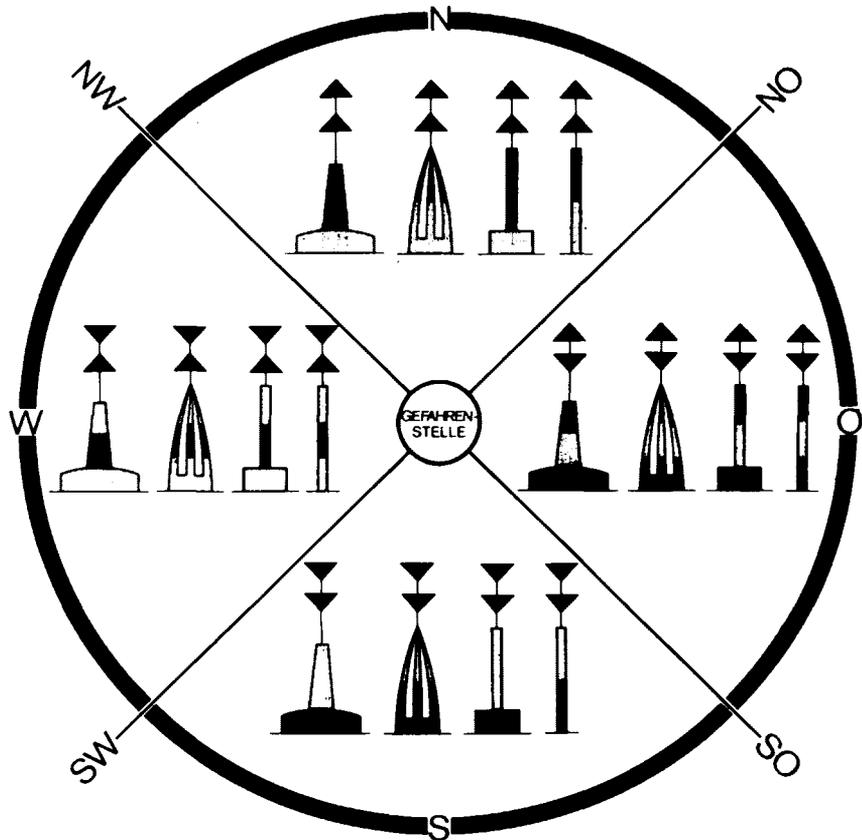


E.2.3.2 Bezeichnung mit kardinalen Zeichen

Abzweigende oder einmündende Fahrwasser können auch mit kardinalen Zeichen (Zeichen E.3.1 bis E.3.4) bezeichnet sein.

E.3 Gefahrenstellen

Eine allgemeine Gefahrenstelle ist in der Regel mit einem oder mehreren kardinalen Zeichen bezeichnet, die für die verschiedenen Quadranten den Bezug zur Lage der Gefahrenstellen angeben.



E.3.1 Nord-Kardinal-Zeichen

Farbe: schwarz über gelb

Form: Leuchttonne, Bakentonne, Spierentonne oder Stange.

Beschriftung (wenn vorhanden):

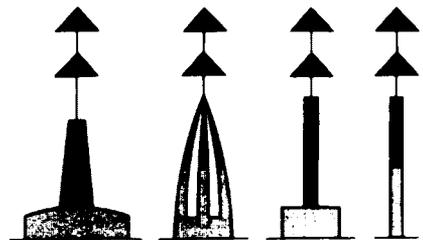
Angabe des Bezuges, gegebenenfalls abgekürzt, und/oder Kompaßrichtung

Toppzeichen: zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen oben

Feuer (wenn vorhanden):

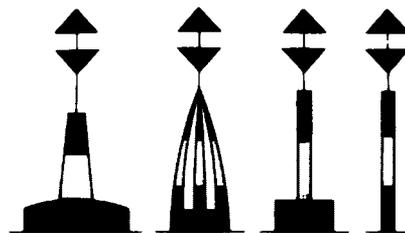
Farbe: weiß

Kennung: SFkl. oder Fkl.



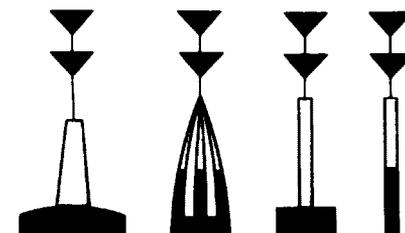
E.3.2 Ost-Kardinal-Zeichen

- Farbe: schwarz mit einem breiten waagerechten gelben Band
- Form: Leuchttonne, Bakentonne, Spierentonne oder Stange
- Beschriftung (wenn vorhanden):
Angabe des Bezuges, gegebenenfalls abgekürzt, und/oder Kompaßrichtung
- Toppzeichen: zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen voneinander.
- Feuer (wenn vorhanden):
Farbe: weiß
Kennung: SFkl. (3) oder Fkl. (3)



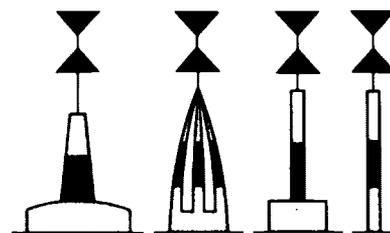
E.3.3 Süd-Kardinal-Zeichen

- Farbe: gelb über schwarz
- Form: Leuchttonne, Bakentonne, Spierentonne oder Stange
- Beschriftung (wenn vorhanden):
Angabe des Bezuges, gegebenenfalls abgekürzt, und/oder Kompaßrichtung
- Toppzeichen: zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen unten
- Feuer (wenn vorhanden):
Farbe: weiß
Kennung: SFkl. (6) + Blk. oder Fkl. (6) + Blk.



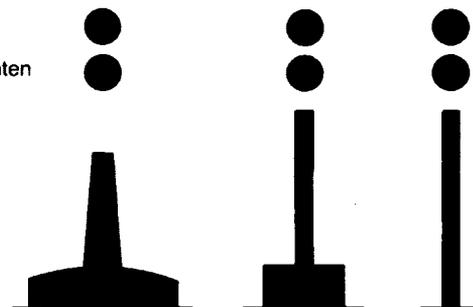
E.3.4 West-Kardinal-Zeichen

- Farbe: gelb mit einem breiten waagerechten schwarzen Band
- Form: Leuchttonne, Bakentonne, Spierentonne oder Stange
- Beschriftung (wenn vorhanden):
Angabe des Bezuges, gegebenenfalls abgekürzt, und/oder Kompaßrichtung
- Toppzeichen: zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen zueinander
- Feuer (wenn vorhanden):
Farbe: weiß
Kennung: SFkl. (9) oder Fkl. (9)



E.3.5 Einzelgefahrstellen

- Die Gefahrenstelle kann an allen Seiten passiert werden
- Farbe: schwarz mit einem oder mehreren breiten waagerechten roten Bändern
- Form: Leuchttonne, Spierentonne oder Stange
- Beschriftung (wenn vorhanden):
Name der Gefahrenstelle
- Toppzeichen: zwei schwarze Bälle übereinander
- Feuer (wenn vorhanden):
Farbe: weiß
Kennung: Blz. (2)

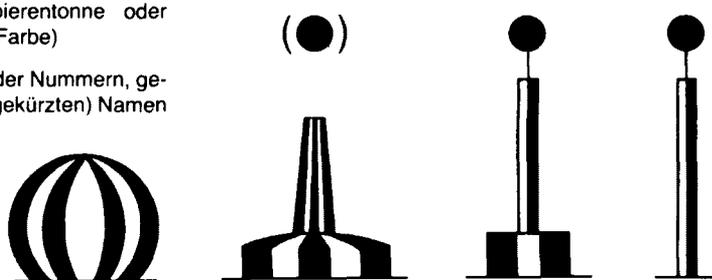


E.3.6 Neue Gefahrenstellen

Bezeichnung wie allgemeine Gefahrenstellen oder Einzelgefahrstellen, jedoch wegen besonderer Umstände mindestens ein Zeichen doppelt und gegebenenfalls mit einer Radarantwortbake mit der Kennung „D“ versehen.

E.4 Bezeichnung der Fahrwassermitte

Farbe: rote und weiße senkrechte Streifen
 Form: Kugeltonne, Leuchttonne, Spierentonne oder Stange (gegebenenfalls ohne Farbe)
 Beschriftung: fortlaufende Buchstaben und/oder Nummern, gegebenenfalls mit dem (auch abgekürzten) Namen des Fahrwassers
 Topnzeichen (wenn vorhanden):
 roter Ball.
 Feuer (wenn vorhanden):
 Farbe: weiß
 Kennung: Glit., Ubr., Blk. alle 10 s oder Morse „A“



E.5 Kennzeichnung besonderer Gebiete und Stellen

Die Bedeutung ist den Seekarten oder anderen nautischen Veröffentlichungen zu entnehmen und gegebenenfalls auch aus der Beschriftung des Zeichens zu erkennen.

Farbe: gelb
 Form: Tonne beliebiger Form oder Stange
 Beschriftung (wenn vorhanden):
 jeweilige Bedeutung in schwarzen Buchstaben
 Topnzeichen (wenn vorhanden):
 gelbes liegendes Kreuz
 Feuer (wenn vorhanden):
 Farbe: gelb
 Kennung: beliebig, jedoch nicht die in E.3 und E.4 verwendeten Kennungen



E.6 **Reeden**

E.6.1 Kennzeichnung allgemeiner Reeden

Farbe: gelb

Form: Faßtonne oder Leuchtonne

Beschriftung: mit schwarzen Buchstaben ausgeschriebener oder abgekürzter Name der Reede und gegebenenfalls Nummer

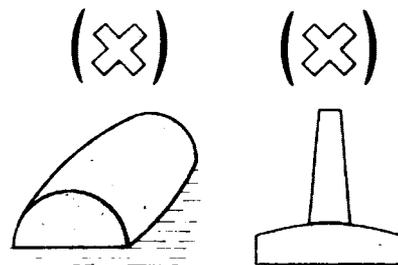
Toppzeichen (wenn vorhanden):

gelbes liegendes Kreuz

Feuer (wenn vorhanden):

Farbe: gelb

Kennung: beliebig, jedoch nicht die in E.3 und E.4 verwendeten Kennungen.



Grenzt die Reede an die Steuerbord- oder Backbordseite eines Fahrwassers, so ist diese Seite der Reede mit der entsprechenden Fahrwasserseitenbezeichnung gekennzeichnet (Zeichen E.2.1 oder E.2.2), die unter einem waagerechten Strich zusätzlich den ausgeschriebenen oder abgekürzten Namen der Reede und gegebenenfalls eine Nummer anzeigt.

E.6.2 Kennzeichnung von Reeden für Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern

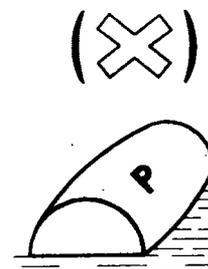
Farbe: gelb

Form: Faßtonne

Beschriftung: großes schwarzes „P“, gegebenenfalls mit Nummer

Toppzeichen (wenn vorhanden):

gelbes liegendes Kreuz.

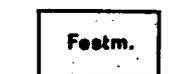
E.7 **Festmachetonne**

Tonne, an der festgemacht werden darf.

Farbe: gelb

Form: Tonne beliebiger Form

Beschriftung: mit schwarzen Buchstaben „Festmachen“ oder „Festm.“.



Abschnitt II
Sichtzeichen der Fahrzeuge

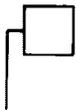
Erläuterung

Die in diesem Abschnitt aufgeführten Sichtzeichen sind nur erläuternder Art; maßgebend ist die Beschreibung in der Verordnung.

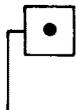
Darstellung der Sichtzeichen



festes Licht in der angegebenen Farbe, sichtbar über den ganzen Horizont (Rundumlicht),



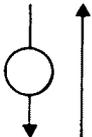
festes Licht in der angegebenen Farbe, sichtbar über einen begrenzten Horizontbogen,



festes Licht in der angegebenen Farbe, sichtbar über einen begrenzten Horizontbogen, vom Beobachter abgekehrte Richtung,



Funkellicht in der angegebenen Farbe, sichtbar über den ganzen Horizont;
Zeitmaß: circa 120 Lichterscheinungen in der Minute,



auf und nieder bewegtes Licht in der angegebenen Farbe, sichtbar über den ganzen Horizont,



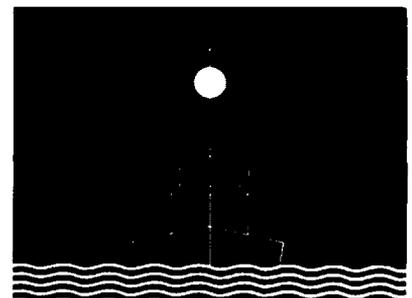
Leuchtkugel mit Sternen in der angegebenen Farbe.

1. Kleine Fahrzeuge

(Artikel 6 Abs. 1)

Fahrzeuge in Fahrt unter Segel von weniger als 12 m Länge und Fahrzeuge unter Ruder, die die nach Regel 25 Buchstabe a oder b der Internationalen Regeln vorgeschriebenen Lichter nicht führen können:

Bei Nacht: ein weißes Rundumlicht.

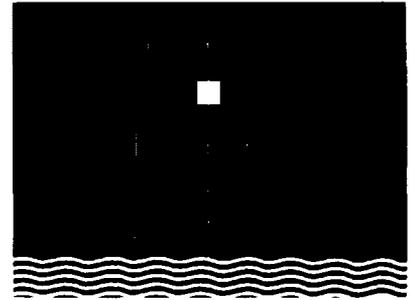


2. Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern

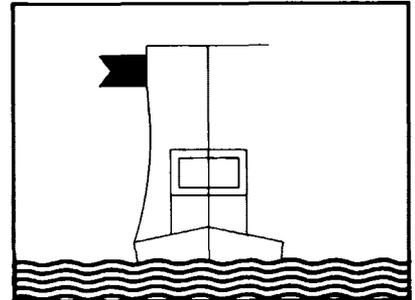
(Artikel 8 Abs. 1)

Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, nicht entgaste Tankschiffe und Tankschiffe, die noch nicht vollständig intertisiert sind:

Bei Nacht: ein rotes Rundumlicht.



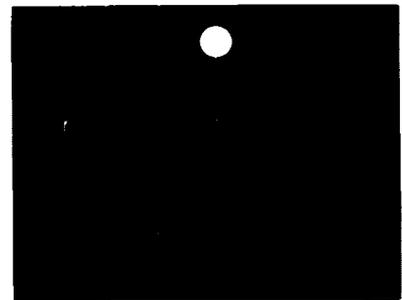
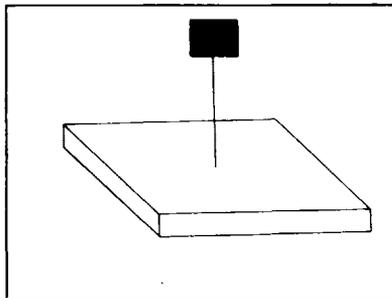
Am Tage: die Flagge „B“ des Internationalen Signalbuches.

**3. Schwimmendes Zubehör**

(Artikel 9 Abs. 2)

Bei Nacht: ein weißes Rundumlicht.

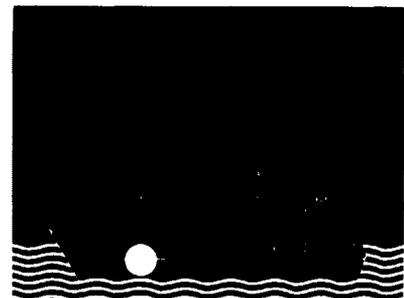
Am Tage: eine viereckige rote Tafel.

**4. Fahrzeuge und schwimmende Anlagen, sowie Fahrzeuge und Gegenstände im Sinne von Regel 24 Buchstabe g der Internationalen Regeln, die festgemacht sind**

(Artikel 10)

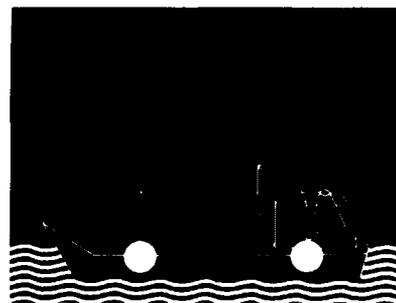
4.1 Bei einer Länge von weniger als 50 m:

Bei Nacht: ein weißes Rundumlicht mittschiffs an der Fahrwasserseite oder an dem am weitesten zum Fahrwasser reichenden Ende, möglichst in Deckshöhe.



4.2 Bei 50 m Länge und mehr:

Bei Nacht: je ein weißes Rundumlicht vorn und hinten an der Fahrwasserseite, möglichst in Deckshöhe.

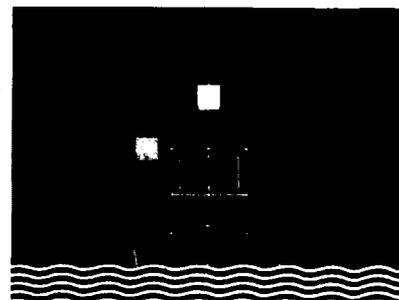


5. **Polizeifahrzeuge**

(Artikel 11 Abs. 1)

Polizeifahrzeuge im Einsatz und andere Fahrzeuge der Behörde bei der Erfüllung polizeilicher Aufgaben, wenn dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet werden kann:

ein dauerndes blaues Funkellicht.



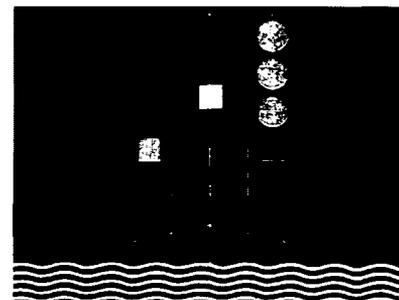
6. **Zollfahrzeuge**

(Artikel 11 Abs. 2)

6.1 Zollfahrzeuge der Bundesrepublik Deutschland

Bei Nacht: drei grüne Rundumlichter übereinander.

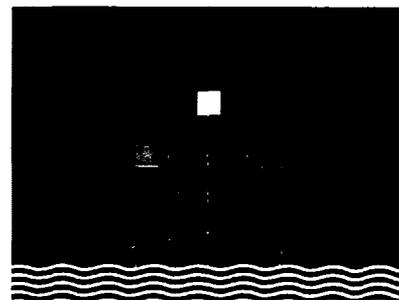
Am Tage: Eine viereckige grüne Flagge an beliebiger Stelle.



6.2 Zollfahrzeuge der Niederlande

Bei Nacht: keine besondere Bezeichnung

Am Tage: eine blaue Flagge mit der Beschriftung „DOUANE“.



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.	2. Chemikalien	UN-Nr.
Acetaldehyde	1089	Absorbent A 1	(1992) **
Acetaldehyd		Absorbent A 1	
Ammonia, anhydrous, liquefied or Ammonia solutions	1005	Absorbent A 2	(1993) **
Ammoniak, wasserfrei, verflüssigt oder Ammoniaklösungen		Absorbent A 2	
Butadiene, inhibited	1010	Absorbent A 3	(1993) **
Butadien, stab.		Absorbent A 3	
Butane or Butane mixtures	1011	Acetic acid, glacial or Acetic acid solution, more than 80 % acid, by weight	2789
Butan oder Butanmischungen		Essigsäure, Eisessig oder Essigsäurelösung, mit mehr als 80 Gewichts-% Säure	
Butylene	1012	Acetic anhydride	1715
Butylen		Essigsäureanhydrid	
Chlorine	1017	Acetone	1090 *)
Chlor		Aceton	
Dimethylamine, anhydrous	1032	Acetone cyanohydrin	1541
Dimethylamin, wasserfrei		Acetoncyanhydrin	
Ethyl chloride	1037	Acetonitrile	1648
Äthylchlorid		Acetonitril	
Ethane, refrigerated liquid	1961	Acrylic acid, inhibited	2218
Äthan, tiefgekühlt, verflüssigt		Acrylsäure, stab.	
Ethylamine (Monoethylamine)	1036	Acrylonitrile, inhibited	1093
Äthylamin		Acrylnitril, stab.	
Ethylene, refrigerated liquid	1038	Adiponitrile	2205
Äthylen, tiefgekühlt verflüssigt		Adiponitril	
Ethylene oxide	1040	Alcohol, denatured	1986/1987 **)
Äthylenoxid		Alkohol, vergällt	
Methane, refrigerated liquid or Natural Gas, refrigerated liquid	1972	Alcohol, industrial	1986/1987 **)
Methan, tiefgekühlt verflüssigt oder Erdgas, tiefgekühlt verflüssigt		Alkohol, technischer	
Methyl acetylene and propadiene mixtures, stabilized	1060	Allyl alcohol	1098
Methylacetylen und Propadien-Mischungen, stab.		Allylalkohol	
Methyl bromide	1062	Allyl chloride	1100
Methylbromid		Allylchlorid	
Methyl chloride	1063	Aminoethylethanolamine	—
Methylchlorid		Aminoäthyläthanolamin	
Propane	1978	Aniline	1547
Propan		Anilin	
Propylene	1077	Benzene	1114
Propylen		Benzol	
Sulphur dioxide, liquefied	1079	Benzyl chloride	1738
Schwefeldioxid, verflüssigt		Benzylchlorid	
Vinyl chloride, inhibited	1086	Isobutyl acrylate, inhibited	2527
Vinylchlorid, stab.		Isobutylacrylat, stab.	
		Butyl acrylate, inhibited	2348
		Butylacrylat, stab.	

2. Chemikalien	UN-Nr.	2. Chemikalien	UN-Nr.
Butylalcohol	1120 *)	1.1-Dichloropropane	—**)
Butanol		1.1-Dichloropropan	
Butyl ether	1149	1.2-Dichloropropane (Propylenedichlorid)	1279
Butyläther		1.2-Dichloropropan (Propylenedichlorid)	
normal-Butyl methacrylate	2227	1.3-Dichloropropane	—
normal-Butylmethacrylat		1.3-Dichloropropan	
Isobutyraldehyde	2045	1.3-Dichloropropene	2047
i-Butyraldehyd		1.3-Dichlorpropen	
n-Butyraldehyde	1129	2.3-Dichloropropene	2047 **)
n-Butyraldehyd		2.3-Dichlorpropen	
Camphor oil	1130	Diethylamine	1154
Kampferöl		Diäthylamin	
Carbolic oil	—	Diethylether (Ethyl ether)	1155
Carbolöl		Diäthyläther (Äthyläther)	
Carbon disulphide	1131	Dimethylamine, solution	1160
Schwefelkohlenstoff		Dimethylamin, Lösung	
Carbon tetrachloride	1846	Dimethylethanolamine	2051
Tetrachlorkohlenstoff		Dimethyläthanolamin	
Chlorobenzene	1134	N,N-Dimethylformamide	2265
Chlorbenzol		N,N-Dimethylformamid	
Chloroform	1888	1.4-Dioxane	1165
Chloroform		1.4-Dioxan	
Chlorohydrines, crude	—	Diisopropylamine	1158
Chlorhydrine, ungereinigt		Diisopropylamin	
Chloroprene, inhibited	1991	Epichlorohydrin	2023
Chloropren, stab.		Epichlorhydrin	
Chlorosulphonic acid with or without sulphur trioxide	1754	Ethyl acrylate, inhibited	1917
Chlorsulfonsäure mit oder ohne Schwefeltrioxid		Äthylacrylat, stab.	
Coal tar naphta	2553	Ethyl alcohol	1170 *)
Steinkohlenteernaphta		Äthylalkohol	
Cresols (ortho-, meta-, para)	2076	Ethyl benzene	1175 *)
Kresole (ortho-, meta-, para)		Äthylbenzol	
Crotonaldehyde, inhibited	1143	Ethylene chlorohydrin	1135
Crotonaldehyd, stab.		Äthylenchlorhydrin	
Cyclohexanone	1915	Ethylmethacrylate, inhibited	2277
Cyclohexanon		Äthylmethacrylat, stab.	
Cyclohexylamine	2357	Ethylene cyanohydrin	—
Cyclohexylamin		Äthylencyanhydrin	
Di-(normal-Butyl) amine	2248	Ethylene diamine	1604
Di-(normal-Butyl) amin		Äthylendiamin	
1.1-Dichloroethane	2362	Ethylene dibromide	1605
1.1-Dichloräthan		Äthylendibromid	
1.2-Dichloroethane	1184	Ethylene glycol monoethyl ether acetate	1172
1.2-Dichloräthan (Äthylendichlorid)		Äthylenglykolmonoäthylätheracetat	
Dichloroethyl ether	1916	Formaldehyde solutions (45 % or less)	1198
Dichloräthyläther		Formaldehyd-Lösungen (45 % oder weniger) (Formalin)	
Dichloromethane (Methylene chloride)	1593 *)	Formic acid	1779
Dichlormethan (Methylenchlorid)		Ameisensäure	

2. Chemikalien	UN-Nr.	2. Chemikalien	UN-Nr.
Furfural	1199	Phenylisocyanate	2487 **)
Furfural (Furfurol)		Phenylisocyanat	
Gascondensate	(1993 **)	Phosphorusoxychloride	1810 **)
Gaskondensat		Phosphoroxychlorid	
Heptane, and its isomers	1206 *)	Phosphorstrichloride	1809 **)
Heptan und Isomere		Phosphortrichlorid	
Hexane, and its isomers	1208 *)	Phosphorus, white, molten	2447
Hexan und Isomere		Phosphor, weiß, geschmolzen	
Isoprene, inhibited	1218	Phosphoric acid, liquid	1805
Isopren, stab.		Phosphorsäure, flüssig	
Lignite tars	1999 **)	Propionic acid, solution containing not less than 80 % acid	1848
Braunkohlenteere		Propionsäure, Lösung mit nicht weniger als 80 % Säure	
Mesityl oxide	1229	iso-Propylalcohol	1219 *)
Mesityloxid		iso-Propylalkohol	
Methylacrylate, inhibited	1919	iso-Propylamine	1221
Methylacrylat, stab.		iso-Propylamin	
Methylalcohol (Methanol)	1230 *)	n-Propylamine	1277
Methylalkohol (Methanol)		n-Propylamin	
Methyl isocyanate or Methyl isocyanate solutions	2480 **)	iso-Propylbenzene (Cumene)	1918 *)
Methylisocyanat oder Methylisocyanat-Lösungen		iso-Propylbenzol (Cumol)	
Methyl methacrylate, monomer, inhibited	1247	Propylene oxide	1280
Methylmethacrylat, monomer, stab.		Propylenoxid	
α -Methylstyrene	2303	Pyridine	1282
α -Methylstyrol		Pyridin	
Monoethylamine solutions (72 % or less)	2270	Pyrocondensate	(1992 **)
Monoäthylamin-Lösungen (72 % oder weniger)		Pyrokondensat	
Nerozene	(1993 **)	Sodium hydroxide, solution	1824 *)
Nerozene		Natriumhydroxid, Lösung (Natronlauge)	
Nitrobenzol	1662	Sulphuric acid	1830
Nitrobenzol		Schwefelsäure	
Morpholine	2054	Styrene monomer, inhibited	2055
Morpholin		Styrol monomer, stab.	
Motor fuel anti-knock mixtures	1649	Turpentine	1299 *)
Motortreibstoff-Antiklopfmischungen		Terpentin	
Nitric acid (70 % and over)	2031/2032	1.1.2.2-Tetrachloroethane	1702
Salpetersäure (70 % und darüber)		1.1.2.2-Tetrachloräthan	
1-or 2-Nitropropane	2608	Tetrachloroethylene (Perchloroethylene)	1897 *)
1-oder 2-Nitropropan		Tetrachloräthylen (Perchloräthylen)	
Nitrotoluenes (ortho-, meta-, para)	1664	Tetrahydrofuran	2056
Nitrotoluole (ortho-, meta-, para)		Tetrahydrofuran	
Oleum	1831	Toluene (Methylbenzol)	1294 *)
Rauchende Schwefelsäure		Toluol (Methylbenzol)	
Paraldehyde	1264	Toluene diisocyanate	2078
Paraldehyd		Toluylendiisocyanat	
Pentachloroethane	1669	Trichloroethylene	1710
Pentachloräthan		Trichloräthylen	
Phenol, molten	2312	1.1.1-Trichloroethane	2831
Phenol, geschmolzen		1.1.1-Trichloräthan	

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

3. Erdöl und Erdölprodukte

Anmerkungen:

Die deutschen Bezeichnungen der Stoffe stehen unter den englischen Bezeichnungen.

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

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 $\frac{H 13a}{\text{Alte Ems 1}}$ bis Tonne $\frac{33}{\text{Alte Ems 11}}$
über „Ems-Revier-Radio“ auf UKW-Kanal 18
 - von Tonne 35 bis Tonne 57 über „Ems-Revier-Radio“ auf UKW-Kanal 20
 - 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 Rudergänger 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 überholen, 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 überholen 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 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 Fahrstrecke 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 Fahrstrecke zwischen den Fahrwassertonnen H 1 und 30 darf eine Höchstgeschwindigkeit von 14 sm/h und auf der Fahrstrecke 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 Drehgeschwindigkeitsanzeigerbetriebsbereit 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. 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 entgasteten 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.

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Tschad
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 29. Januar 1987

In N'Djamena ist am 15. Dezember 1986 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Tschad über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 7

am 15. Dezember 1986

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 29. Januar 1987

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Zahn

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Tschad
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Tschad –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Tschad,

in dem Wunsche, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Tschad beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Tschad, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt (Main), für das Vorhaben „Wasserversorgung Landstädte II“ einen Finanzierungsbeitrag bis zu 9 000 000,- DM (in Worten: neun Millionen Deutsche Mark) zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

(2) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Tschad durch andere Vorhaben ersetzt werden.

Artikel 2

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Finanzie-

rungsbeitrags zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Tschad stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge im Tschad erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Tschad überläßt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen mit Sitz im deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren und erteilt gegebenenfalls die für die Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 6

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikel 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Tschad innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu N'Djamena am 15. Dezember 1986 in zwei
Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei
jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Hilmar Kaht

Für die Regierung der Republik Tschad
Gouara Lassou

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 3 82 08 - 0.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 57,60 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1986 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 4,40 DM (3,60 DM zuzüglich 0,80 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 5,20 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 1986 A · Gebühr bezahlt

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens von Nizza
über die internationale Klassifikation von Waren und Dienstleistungen
für die Eintragung von Marken**

Vom 29. Januar 1987

Die Niederlande haben dem Generaldirektor der Weltorganisation für geistiges Eigentum notifiziert, daß das Abkommen von Nizza vom 15. Juni 1957 über die internationale Klassifikation von Waren und Dienstleistungen für die Eintragung von Marken in der in Genf am 13. Mai 1977 beschlossenen Fassung (BGBl. 1981 II S. 358; 1984 II S. 799) auch auf Aruba anwendbar sei. Nach Artikel 13 dieses Abkommens in seiner Genfer Fassung in Verbindung mit Artikel 24 Abs. 3 Buchstabe a der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums in der in Stockholm am 14. Juli 1967 beschlossenen Fassung (BGBl. 1970 II S. 293, 391; 1984 II S. 799) ist diese Erstreckung

am 8. November 1986

wirksam geworden.

Die in Genf am 13. Mai 1977 beschlossene Fassung des Abkommens von Nizza vom 15. Juni 1957 wird nach ihrem Artikel 9 Abs. 4 Buchstabe c für

Liechtenstein

am 14. Februar 1987

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 6. März 1986 (BGBl. II S. 539).

Bonn, den 29. Januar 1987

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Oesterhelt