

Internationaal Verdrag, op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen, betreffende de uitwatering van schepen

BRIEF VAN DE MINISTER
VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 8 mei 1967.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer of door de Gevolmachtigde Minister van Suriname, onderscheidenlijk de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 7 juni 1967.

's-Gravenhage, 26 april 1967.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, alsook naar artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrengte hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands van het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, met bijlagen (*Trb.* 1966, 275) ¹⁾ over te leggen.

Een toelichtende nota bij dit verdrag gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het verdrag voor het gehele Koninkrijk gelden.

Aan de Gouverneurs van Suriname en van de Nederlandse Antillen is verzocht hogergenoemde stukken op 8 mei 1967 over te leggen aan de Staten van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigd Ministers van Suriname en van de Nederlandse Antillen zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Toelichtende nota

Inleiding

Van 3 maart tot en met 5 april 1966 werd onder auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) te Londen een conferentie inzake de uitwatering van schepen gehouden. Hieraan werd deelgenomen door regeringsdelegaties van tweeënvijftig landen, onder welke zich een delegatie van het Koninkrijk der Nederlanden bevond. De conferentie had ten doel een nieuwe regeling te treffen voor de maximumdiepgang van zeeschepen, met het oog op de handhaving van de veiligheid van personen en goederen op zee.

De bepalingen van het op 5 juli 1930 te Londen gesloten Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (*Trb.* 1962, 118) zijn namelijk inmiddels verouderd ten gevolge van de technische ontwikkeling die sinds 1930 in de scheepsbouw heeft plaatsgevonden.

Als voorbeeld hiervan moge in het bijzonder dienen het toenemend gebruik van metalen afsluitingen, waardoor de veiligheid van het schip beter gegarandeerd wordt dan door de traditionele houten luiken met presennings. In verband hiermede kan voor schepen, die een lengte van meer dan 100 m hebben en zijn uitgerust met stalen luiken, meer diepgang worden toegelaten dan volgens de Conventie van 1930 mogelijk is, hetgeen een verhoging van de rentabiliteit dezer schepen medebrengt. Door de toegenomen lengte der moderne schepen is verder een uitbreiding van de tabellen voor het basisrijboord nodig gebleken.

Behalve de ontwikkelingen in de scheepsbouw gaven ook de nieuw verworven inzichten op het gebied van de weerkunde aanleiding de regeling van het verdrag van 1930 te vernieuwen. Aldus konden de grenzen van de vaargebieden, omschreven in deze regeling, worden verlegd, waardoor op bepaalde zeereizen met een grotere diepgang zal kunnen worden gevaren.

De thans getroffen regeling is vervat in een verdrag, hetwelk is gevoegd bij de slotakte van de conferentie, en in drie bij het verdrag behorende bijlagen, waarin het overeengekomene in nadere technische voorschriften is uitgewerkt. Bij de slotakte zijn tevens vijf Aanbevelingen aan de Regeringen gevoegd (*Trb.* 1966, 275).

De artikelen van het verdrag komen in vergaande mate overeen met die van het Verdrag van 1930, zij het, dat de redactie op sommige punten is aangepast aan de bewoordingen van het op 17 juni 1960 te Londen tot stand gebrachte Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (laatstelijk *Trb.* 1965, 210).

Bij de opstelling van het verdrag werd geen uitdrukkelijke bepaling opgenomen krachtens welke het verdrag van 1930 buiten werking zal worden gesteld en vervangen door het onderhavige. Wel nam de conferentie een Aanbeveling (nr. 1) aan, er toe strekkende, dat het nieuwe verdrag spoedig in de plaats van het oude zal treden.

Het onderhavige verdrag werd op 4 juli 1966 voor het Koninkrijk ondertekend onder voorbehoud van aanvaarding. Aanvaarding brengt voor de desbetreffende delen van het Koninkrijk de in artikel 1 neergelegde verplichtingen mee, alle maatregelen te nemen die nodig zijn voor de volledige tenuitvoerlegging.

De hiertoe vereiste aanpassing van de nationale wetgeving houdt een wijziging in van het Schepenbesluit 1965 (*Stb.* 367), waarvan de bijlage I de thans intern van kracht zijnde uitwateringsvoorschriften, mede gebaseerd op het bovengenoemde verdrag van 1960 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, bevat. Niet alleen in deze bijlage, maar ook in het besluit zelf dienen artikelen te worden aangepast.

Het Schepenbesluit 1965 geldt voor Nederland en de Nederlandse Antillen. Daar de Regering van de Nederlandse Antillen die bij het vooroverleg inzake het onderhavige verdrag betrokken is geweest, medegelding hiervan voor haar land wenst, zal het verdrag o.a. voor het gehele Koninkrijk worden aanvaard. Ook de regering van Suriname heeft doen weten prijs te stellen op medegelding van het verdrag c.a.

Toepassingsgebied van het verdrag.

Zoals uit artikel 3, eerste lid, en artikel 4, tweede lid, blijkt, is het verdrag van toepassing op schepen die internationale zeereizen ondernemen. Het woord „internationaal” is in artikel 2, onder 2, gedefinieerd zoals in meerdere moderne, in het kader der I.M.C.O. tot stand gebrachte multilaterale overeenkomsten (vgl. bij voorbeeld het eerdergenoemde verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee).

Anders dan het verdrag van 1930 is het huidige ook van toepassing op sleepboten en andere schepen, die noch passagiers, noch lading vervoeren. Vissersschepen zijn echter van zijn werking uitgesloten.

Het verdrag is voorts van toepassing op nieuwe en op bestaande schepen (vgl. artikel 2, onder 6 en 7). Deze toepasselijkheid raakt in hoge mate de scheepvaartbelangen der maritieme staten. Om te vermijden dat de technische voorschriften, genoemd in hoofdstuk 1 van de bijlage, zouden nopen tot ombouw van de bestaande schepen, is bepaald, dat die voorschriften in beginsel alleen zullen gelden voor schepen, waarvan de bouw wordt begonnen na inwerkingtreding van het onderhavige verdrag (artikel 4, lid 3). De bestaande schepen, die aan de technische vereisten van het verdrag voldoen, mogen evenwel varen met de daarin toegelaten grotere diepgang (artikel 4, lid 4); indien zij niet aan die vereisten voldoen, blijven voor hen de tot op het ogenblik van inwerkingtreding van het verdrag door de desbetreffende administratie gehanteerde uitwateringsvoorschriften gelden. Aldus biedt het verdrag een garantie voor de blijvende veiligheid dezer bestaande schepen. De voorschriften inzake vaargebieden zijn zonder meer (artikel 4, lid 5) van toepassing op nieuwe en op bestaande schepen.

Artikelsgewijze toelichting

Van het in de verdragsartikelen bepaalde is het volgende van belang:

Het verdrag is van toepassing op schepen, die een internationale reis over zee maken (*artikel 4, tweede lid*).

Volgens *artikel 2, lid 4*, is een reis internationaal indien:

- a. begin- en eindpunt niet in hetzelfde land liggen;
- b. het schip een reis maakt tussen een land, en een van dat land politiek afhankelijk gebied.

Voor de toepasselijkheid van het verdrag geldt een minimum bruto inhoudsmaat van 150 ton voor bestaande, en een lengtemaat van 24 meter voor nieuwe schepen (*artikel 5, eerste lid, onder b en c*). Door toepassing van de 24 meter grens zullen in de toekomst kleinere schepen dan voorheen onder de werking van de internationale voorschriften komen. Het Verdrag van 1930 kent namelijk een grens van 150 ton, het eerdergenoemde Veiligheidsverdrag van 1960 een grens van 500 ton.

Zoals reeds is besproken zullen ten aanzien van bestaande schepen ten minste de bestaande voorschriften worden toegepast (*artikel 4, lid 4*) maar in bepaalde gevallen zullen deze schepen van de in de nieuwe bepalingen opgenomen voordelen kunnen profiteren. In dit verband zal in de nationale wetgeving een overgangsbepaling moeten worden opgenomen.

Het verdrag is, zoals gemeld, niet van toepassing op vissersschepen (*artikel 5, eerste lid, onder e*).

Schepen, waarmee wat betreft bouw of uitrusting nog wordt geëxperimenteerd, kunnen van toepassing der voorschriften worden vrijgesteld. Eveneens kunnen worden vrijgesteld schepen, die één internationale reis maken onder bijzondere omstandigheden (*artikel 6, lid 2 en 4*). In beide gevallen zal een z.g. International Load Line Exemption Certificate worden uitgereikt (*artikel 16, lid 2*). Dit zal niet geschieden in geval van internationale reizen tussen naburige havens. In de mogelijkheid van vrijstelling van deze laatste soort reizen wordt ook door het Verdrag van 1930 voorzien (*artikel 2, lid 2*).

Artikel 12. Zoals o.m. blijkt uit het *eerste lid*, wordt ieder daarvoor in aanmerking komend schip evenals voorheen voorzien van een uitwateringsmerk. Het *tweede lid* regelt de zogenaamde zoetwatertoeslag. Een schip mag in zoet water meer diepgang hebben. *Lid 3* staat een schip, zolang het zich nog in een binnenwater bevindt, iets meer diepgang op weg van de haven naar de open zee toe, naar gelang van de extra hoeveelheid brandstof die het voor deze aanlooproute gebruikt.

In de *artikelen 13 tot en met 21* worden het onderzoek en de inspectie van schepen in dier voege geregeld, dat na ieder grondig onderzoek, dat om de ongeveer vijf jaar dient plaats te hebben (*artikel 14, eerste lid, onder a en b*) telkenmale een „Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966)”, waarvan een model in bijlage III is opgenomen, zal worden uitgereikt (*artikel 16, eerste lid*). Met tussenpozen van ongeveer één jaar zal dan bovendien een inspectie plaatsvinden om na te gaan of de toestand van het schip, met name van romp en bovenbouwen ongewijzigd is, in verband met de berekening waarop het betreffende vrijboord gebaseerd was; daarbij zal eveneens worden nagegaan of nog aan de overige veiligheids-eisen van het verdrag wordt voldaan.

In verband hiermede heeft de administratie ruime bevoegdheden het certificaat in te trekken (*artikel 19, lid 3*). Het verdrag houdt er op enige plaatsen rekening mee, dat op het gebied van onderzoek en gereedmaking van certificaten bevoegdheden aan niet-gouvernementele onderzoeksbureaus kunnen worden toegekend (zie *artikel 16, lid 3* en *artikel 26, eerste lid, onder c*).

Van het „Exemption Certificate” (*artikel 16, tweede lid*) is reeds melding gemaakt. Ook hiervan is een model in bijlage III opgenomen.

Artikel 16, lid 4, bevat de belangrijke bepaling, dat na inwerkingtreding van het nieuwe verdrag de oude certificaten hoogstens twee jaar hun geldigheid kunnen behouden. De termijn van twee jaar houdt verband met de in Aanbeveling I genoemde.

In *artikel 19, lid 5*, is de bepaling opgenomen, dat een certificaat zijn geldigheid verliest bij overdracht van het schip naar een ander land.

De verdragsluitende partijen verbinden zich elkaars certificaten te erkennen (*artikel 20*) en kunnen elkaar ook verzoeken onderzoek en uitreiking van een certificaat van elkaar over te nemen (*artikel 17*). Op verzoek stellen zij hun voorschriften betreffende de vereiste sterkte ter kennisneming beschikbaar (*artikel 26, lid 2*).

In *artikel 21* krijgen de desbetreffende autoriteiten van elk der verdragsluitende partijen een, nauw omschreven, bevoegdheid tot controle van schepen van de andere verdragsluitende partijen. Behalve een bevoegdheid wordt hun evenwel tevens een plicht opgelegd om, ter bevordering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer, een dergelijke controle inderdaad te doen plaatsvinden voor zover zulks bij de behandeling van het scheepvaartverkeer in de havens redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

Artikel 27 regelt ondertekening, aanvaarding en toetreding. Bij dit verdrag kunnen alleen partij worden de staten, die aangesloten zijn bij een der in het eerste lid genoemde internationale organisaties.

Artikel 28 regelt de inwerkingtreding van het verdrag. Deze heeft eerst plaats twaalf maanden nadat vijftien landen het verdrag hebben aanvaard, onder welke zich zeven moeten bevinden beschikkende over ten minste één miljoen bruto register-ton aan scheepsruimte. Met deze bepaling is een behoorlijk consent van de scheepvaartlanden verzekerd. Van de landen met meer dan één miljoen bruto registerton kunnen de volgende gegevens, overeenkomstig de stand per 1 februari 1967, worden vermeld:

	reg. ton
Liberië	21 293 809
Verenigd Koninkrijk	20 704 834
Verenigde Staten	18 926 507
Noorwegen	16 913 710
Japan	14 630 777
Sovjet-Unie	8 251 874
Griekenland	7 938 561
Italië	6 003 532
Bondsrepubliek Duitsland	5 762 007
Frankrijk	5 154 010
Nederland	4 955 062
Panama	4 715 675
Zweden	4 366 948
Denemarken	2 739 138
Spanje	2 031 582
India	1 886 927
Brazilië	1 312 421
Zuidslavië	1 162 199
Argentinië	1 072 701
Polen	1 014 524

Volgens *artikel 29* kan het verdrag op drie manieren worden gewijzigd:

1. Door unanieme aanvaarding. Iedere staat, die drie jaar na de eerste kennisgeving geen bericht heeft gezonden, wordt geacht de wijziging te hebben aanvaard (*tweede lid, onder b*).

2. Nadat een voorstel daartoe door de I.M.C.O. in beraad is genomen (*lid 3*).

3. Na een voorstel van een derde gedeelte der partij zijnde staten tot bijeenroeping van een conferentie ter herziening van het verdrag (*lid 4*).

Te verwachten is, dat de onder 2 genoemde mogelijkheid in de meeste gevallen in aanmerking zal komen, daar de I.M.C.O. immers de veiligheid der scheepvaart voortdurend in studie heeft en de scheepvaartlanden in I.M.C.O.-verband regelmatig contact met elkaar hebben. De informatieplicht van de verdragsluitende partijen aan de I.M.C.O. onder de artikelen 6, lid 3, 9, tweede lid, 23, tweede lid, 25 en 26, eerste lid, brengt de I.M.C.O. bovendien in een positie, zich een oordeel te vormen omtrent de werking van het verdrag in de praktijk, en eventueel te adviseren omtrent de nodig gebleken wijzigingen.

BIJLAGE I

Hoofdstuk I

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving gegeven van de diverse begrippen, welke in grote trekken overeenkomen met die van de Conventie van 1930.

Daar de in die conventie voorkomende voorschriften voor de langsscheepse sterkte en voor het dwarsverband van het schip (Conv. 1930, voorschrift 37) zijn vervallen, is in dit hoofdstuk een voorschrift opgenomen (nr. 1) volgens hetwelk de sterkte van de romp ter beoordeling van de administratie is, waarbij wordt gesteld, dat de sterkte voldoende is, indien een schip is gebouwd volgens de eisen van een door die administratie erkend klassebureau.

Voor de vaststelling van het vrijboorddek is de mogelijkheid geopend een lager dek te kiezen dan het bovenste doorlopende aan weer en wind blootgestelde dek (voorschrift 3 (9)). Hiermede is aansluiting verkregen bij de I.M.C.O.-resolutie A 48 (III) van 18 oktober 1963 betreffende de meting van zeeschepen, krachtens welke resolutie de gedeelten van het schip, liggende boven het vrijboorddek, als bovenbouw worden aangemerkt.

Hoofdstuk II

Dit hoofdstuk bevat voorschriften betreffende de voorwaarden waaraan een schip moet voldoen voor het verkrijgen van een certificaat van uitwatering. Een belangrijk nieuwe bepaling is het voorschrift, volgens hetwelk aan de gezagvoerder van een schip voldoende informatie betreffende de belading van het

schip in verband met de sterkte en de stabiliteit moet worden verstrekt (Voorschrift 10). Deze informatie moet door de Administratie zijn goedgekeurd. Bovendien is thans voorgescreven, dat bovenbouwen door middel van waterdichte stalen deuren moeten kunnen worden gesloten indien men deze bovenbouwen voor de berekening van het vrijboord in aanmerking wil doen komen (Voorschriften 3 (10) (b), 12 en 35 (5)).

Volgens de Conventie van 1930 kunnen ook bovenbouwen worden meegerekend, die hetzij voorzien zijn van tonnageopeningen, hetzij geheel open zijn (Conventie 1930, Voorschriften 46 t/m 50). In verband hiermede zijn voor de afsluitmiddelen van de toegangsoeningen in de eindschotten van de bovenbouwen gedetailleerde voorschriften opgenomen (Voorschrift 12).

Ten aanzien van de afsluiting van de luikopeningen door middel van houten luiken, pontonluiken of waterdichte luiken worden gedetailleerde voorschriften met betrekking tot de benodigde sterkte ervan gegeven (Voorschriften 15 en 16). In de voorschriften ten aanzien van luchtkokers, luchtpijpen, waterloospoorten, spuijpijpen enz. werden slechts geringe wijzigingen aangebracht.

Hoofdstuk III

Dit hoofdstuk bevat de aanwijzingen voor berekening van het vrijboord. Voor deze berekening wordt, anders dan in het Verdrag van 1930, onderscheid gemaakt tussen twee typen van schepen, te weten type A en type B (Voorschrift 27).

Onder een schip van het type A wordt verstaan een schip, dat uitsluitend bestemd is voor het vervoer van vloeibare lading in bulk met ladingtanks, welke slechts van kleine toegangsoeningen zijn voorzien. Dit scheepstype is de conventionele tanker volgens de Conventie van 1930, welk begrip in het nieuwe verdrag niet meer wordt gehanteerd. Bij een scheepslengte van meer dan 150 m worden voor een schip van het type A eisen gesteld aan de waterdichte indeling.

Alle schepen welke niet onder type A zijn te rangschikken worden als schepen van het type B aangemerkt.

Voor beide typen van schepen zijn nieuwe tabellen voor het basisvrijboord opgesteld (Voorschrift 28).

De reductie van het basisvrijboord van schepen van het type A ten opzichte van het basistankervrijboord volgens de Conventie van 1930 (Conventie 1930, Voorschrift 106) en de thans geldende praktijk voor tankschepen met een lengte van meer dan 180 m, voor welke schepen de Conventie van 1930 geen voorschriften geeft, bedraagt:

- plm. 4,3 pct. voor een scheepslengte van 100 m,
- plm. 12 pct. voor een scheepslengte van 200 m, en
- plm. 14,5 pct. voor een scheepslengte van 300 m.

De reductie van het basisvrijboord van schepen van het type B ten opzichte van het basisvrijboord van stoom- en motorschepen volgens de Conventie van 1930 (Conventie 1930, Voorschrift 67) en de thans geldende praktijk voor stoom- of motorschepen met een grotere lengte dan 230 m, voor welke schepen de Conventie van 1930 eveneens geen voorschriften geeft, bedraagt:

- 0 pct. voor een scheepslengte van 100 m, en
- 10 pct. voor een scheepslengte van 200 m en meer.

De tabel voor schepen van het type B is alleen van toepassing wanneer de luikhoofden van deze schepen zijn voorzien van stalen afsluitmiddelen. Voor schepen van het type B met een lengte van meer dan 100 m, die aan bepaalde eisen ten aanzien van de waterdichte indeling voldoen, is het mogelijk een reductie op het basisvrijboord toe te passen tot 60 pct. van het verschil tussen het basisvrijboord voor een schip van het type B en het type A; in bijzondere gevallen kan dit percentage verhoogd worden tot 100 pct. (Voorschrift 27 (8) en (9)).

Wanneer de luikhoofden van een schip van het type B van houten afsluitmiddelen zijn voorzien, wordt het basisvrijboord zodanig vergroot, dat de kleinere schepen tot een lengte van 100 m een toeslag van 50 mm op het thans gangbare basisvrijboord volgens de Conventie van 1930 krijgen, terwijl de

grotere schepen een zodanige toeslag krijgen, dat hetzelfde basisvrijboord wordt verkregen als volgens de voorschriften van de Conventie van 1930 (Voorschrift 27 (10)).

De bestaande toeslag op het basisvrijboord van schepen zonder bovenbouw (Conventie 1930, Voorschrift 67 (i)) is vervallen; ter compensatie hiervan is het begrip „minimum boeghoogte” ingevoerd. De minimumhoogte van het blootgestelde dek ter plaatse van de boeg tot aan de zomerlastlijn is voorgescreven (Voorschrift 39). Voor kleinere schepen van het type B tot een lengte van 100 meter met een bovenbouw-lengte van minder dan 35 pct. van de scheepslengte werd bovendien nog een nieuwe verdergaande toeslag op het basisvrijboord ingevoerd (Voorschrift 29). Dit werd gedaan ter verbetering van de stabiliteit van dit scheepstype.

De behandeling van de overige op de berekening van het minimum vrijboord van invloed zijnde factoren zoals de volheid van het schip, de holte en de zee, werd slechts op ondergeschikte punten gewijzigd, waarbij geen noemenswaardige verschillen in het eindresultaat optreden.

Hoofdstuk IV

In de eisen waaraan schepen moeten voldoen, die bestemd zijn voor de houtvaart, zijn geen veranderingen van betekenis aangebracht.

BIJLAGE II

Deze bijlage bevat de volledige beschrijving der permanente of periodieke vaargebieden, die mede bepalend zijn voor de lastlijn, door het schip in aanmerking te nemen, en die zijn vastgesteld op grond van recente meteorologische gegevens.

Zoals de inleidende bepaling tot de bijlage vermeldt, wordt als criterium voor de vaststelling der begrenzingen genomen een maximumwindkracht in het betreffende gebied gemeten.

Voor de hernieuwde vaststelling der grenzen is overigens volledig uitgegaan van hetgeen tot dusver onder de werking van het Verdrag van 1930 gold. Enige wijzigingen werden echter aangebracht die toevoeging van stroken periodiek wintergebied aan het zomergebied inhouden. Dit is niet zonder belang, daar hierdoor op drukbevaren routes de zomerlastlijn permanent van kracht wordt, waardoor het schip dat meer diepgang mag hebben, meer lading kan vervoeren.

Aan het permanente zomergebied zijn toegevoegd een strook langs de oostkust der Verenigde Staten, het zeegebied ten westen van het Iberisch Schiereiland en een strook rondom Kaap de Goede Hoop. Ook de volgende druk bevaren zeeën liggen nu — in tegenstelling tot voorheen en behalve voor schepen met een lengte van minder dan 100 m — in het permanente zomergebied: Oostzee, Middellandse Zee, Zwarte Zee en Japanse Zee.

Voor het Koninkrijk is van belang, dat het zeegebied van de noordkust van Zuid-Amerika, dat de Nederlandse Antillen volledig insluit, en waaraan ook Suriname ligt, dat voorheen periodiek tropisch was — dat wil zeggen dat tijdelijk de zomerlastlijn, tijdelijk de tropenlastlijn in acht te nemen waren — nu volledig in het tropengebied valt, hetwelk een grotere diepgang dan het zomergebied toelaat. Dit is ook het geval met een strook langs de westkust van Noord-Afrika.

Evenals voorheen is het periodieke Atlantische gebied verdeeld in twee zones, van welke de noordelijke gedurende een langere periode wintergebied is dan de zuidelijke. Aan deze zuidelijke is nu echter een belangrijk zeegebied ten westen van Noorwegen en ten noorden van Scandinavië en de Sovjet-Unie toegevoegd, waarin dus nu gedurende een langere tijd van het jaar op zomerlastlijn mag worden gevaren.

Behalve de hierbesproken wijzigingen, die voor de Nederlandse scheepvaart de belangrijkste zijn, werden in de onderhavige bijlage nog andere grenzen verlegd en/of perioden gewijzigd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. A. BAKKER.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.