

## **389**

### **Besluit van 30 juni 1983, houdende het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van het Reglement van politie voor de Rijnvaart (Besluit Rijnvaartpolitierglement 1983)**

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 februari 1983, nr. RRV 8397, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken, mede namens Onze Minister van Buitenlandse Zaken;

Gelet op de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 (Trb. 1955, 161 en 1964, 83);

Gelet op de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in haar zittingen van 26 april 1972, 12 mei 1976 en 1 december 1982 aangenomen resoluties (protocollen nr. 1972-I-18, nr. 1976-I-18 en nr. 1982-II-29);

De Raad van State gehoord (advies van 24 mei 1983, nr. W 09.83.0125/19.3.20);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 juni 1983, nr. RRV 32716, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Buitenlandse Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het Reglement van politie voor de Rijnvaart met de daarbij behorende bijlagen, dat is gevoegd bij dit besluit en dat wordt aangehaald als «Rijnvaartpolitierglement 1983».

#### **Artikel 2**

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt, op welke gedeelten van de vaarweg ligplaats nemen, ankeren of meren niet is toegestaan, bedoeld in het eerste lid, onder a, van de artikelen 7.02, 7.03 en 7.04 van het Rijnvaartpolitierglement 1983.

#### **Artikel 3**

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt, wie de bevoegde autoriteit of de bevoegde autoriteiten zijn, bedoeld in het Rijnvaartpolitierglement 1983.

#### **Artikel 4**

De besluiten, bedoeld in de artikelen 2 en 3 worden in de Nederlandse Staatscourant geplaatst.

#### **Artikel 5**

1. Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek zijn van kracht de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, bedoeld in artikel 1.01, onder p en q, van het Rijnvaartpolitierglement 1983, die zijn gevoegd bij dit besluit.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften gelden voor schepen, die op 1 juli 1974 reeds in bedrijf of in aanbouw waren uiterlijk op 1 juli 1984. Tot 1 juli 1984 worden voor deze schepen onder een krachtig licht, een helder licht en een gewoon licht, bedoeld in artikel 1.01, onder q, van het Rijnvaartpolitierglement 1983, verstaan lichten, die bij donkere nacht en heldere dampkring op een afstand van onderscheidenlijk ongeveer 3 km, 2 km en 1 km zichtbaar zijn.

3. De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren bepaalt, welke de diensten zijn, die met de keuring der navigatielantaarns overeenkomstig de voorschriften, bedoeld in het eerste lid zijn belast.

4. Voor schepen, die niet tot een der oeverstaten of België behoren, wordt aan de bepalingen van hoofdstuk 5 van de in het eerste lid bedoelde voorschriften geacht te zijn voldaan, indien zij wat dat betreft voldoen aan de in het land, waartoe zij behoren, geldende voorschriften.

#### **Artikel 6**

1. In afwijking van artikel 1.10, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 mogen de metalen platen op duwbakken, die reeds in bedrijf zijn, aangebracht in overeenstemming met artikel 1.10, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1970, zoals dit is gewijzigd bij Koninklijk besluit van 16 juli 1976 (Stb. 416), worden gehandhaafd tot aan de eerstvolgende vernieuwing van het certificaat van onderzoek dan wel van het certificaat van goedkeuring van het ADNR van deze duwbakken.

2. In afwijking van artikel 4.06, eerste lid onder d, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 mag tot en met 30 september 1988 bij goed zicht van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een persoon aan boord bevindt die houder is van een diploma, afgegeven krachtens het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn.

3. De verplichting van artikel 6.04, derde lid, tweede alinea, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 geldt uiterlijk op 1 oktober 1984.

#### **Artikel 7**

Het Reglement van politie voor de Rijnvaart, voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek van kracht geworden bij Koninklijk besluit van 8 februari 1972 (Stb. 48) (Rijnvaartpolitierglement 1970), waarvan de laatste wijziging is van kracht geworden bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657), is niet meer van kracht.

#### **Artikel 8**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 1983.

#### **Artikel 9**

Dit besluit kan worden aangehaald als «Besluit Rijnvaartpolitierglement 1983».

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting en de bijlage bij deze laatste, alsmede het bij dit besluit gevoegde Rijnvaartpolitiereglement 1983 en de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, in het Staatsblad zullen worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 30 juni 1983

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

Uitgegeven de *vijfentwintigste* augustus 1983

De Minister van Justitie,  
F. Korthals Altes

## INHOUDSOPGAVE

## DEEL I

## BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN

Blz.

**Hoofdstuk 1****Algemene bepalingen**

## Artikel

1.01	Betekenis van enige uitdrukkingen	1
1.02	Schipper	2
1.03	Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden	3
1.04	Algemene plicht tot waakzaamheid	3
1.05	Gedrag onder bijzondere omstandigheden	3
1.06	Gebruik van de vaarweg	3
1.07	Ten hoogste toegelaten belading; ten hoogste toegelaten aantal passagiers	4
1.08	Bouw, uitrusting en bemanning van een schip	4
1.09	Bediening van het roer	4
1.10	Scheepsbescheiden	4
1.11	Reglement aan boord	5
1.12	Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen	5
1.13	Bescherming van verkeerstekens	6
1.14	Beschadiging van kunstwerken	6
1.15	Verbod tot te water doen geraken van voorwerpen of stoffen	6
1.16	Redding en bijstand	7
1.17	Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen	7
1.18	Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater	7
1.19	Aanwijzingen	7
1.20	Toezicht	8
1.21	Bijzondere transporten; amfibievoertuigen	8
1.22	Voorschriften van tijdelijke aard	8
1.23	Vergunning voor evenementen	9
1.24	Toepasselijkheid in havens en op laad- en losplaatsen	9

**Hoofdstuk 2****Kentekens en schalen van schepen; meting**

2.01	Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen	9
2.02	Kentekens van kleine schepen	10
2.03	Meting	10
2.04	Inzinkingsmerken en diepgangsschalen	10
2.05	Kentekens van ankers	11

**Hoofdstuk 3****Optische tekens van schepen***I. Algemene bepalingen*

3.01	Toepassing	11
3.02	Lichten	11
3.03	Vlaggen en borden	11
3.04	Cylinders, bollen, kegels en ruiten	12
3.05	Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens	12
3.06	Noodlichten	12
3.07	Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden enz.	12

Artikel		Blz.
	<i>II. Lichten</i>	
	<i>II.A. Lichten tijdens het varen</i>	
3.08	Lichten van alleenvarende motorschepen	13
3.09	Lichten van varende slepen	13
3.10	Lichten van varende duwstellen	14
3.11	Lichten van varende gekoppelde samenstellen	15
3.12	Lichten van varende zeilschepen	15
3.13	Lichten van varende kleine schepen	15
3.14	Bijkomende lichten van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	16
3.15	Vervallen	
3.16	Lichten van varende veerponten	17
3.17	Vervallen	
3.18	Bijkomende lichten van varende schepen die onmanoeuvrerbaar worden	17
3.19	Lichten van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen	17
	<i>II.B. Lichten tijdens het stilliggen</i>	
3.20	Lichten van stilliggende schepen	18
3.21	Bijkomende lichten van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	18
3.22	Vervallen	
3.23	Lichten van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten	18
3.24	Vervallen	
3.25	Lichten van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen	19
3.26	Lichten van bepaalde stilliggende vissersschepen	19
3.27	Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen	19
3.28	Bijkomende lichten van schepen en drijvende voorwerpen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen	20
	<i>III. Dagtekens</i>	
	<i>III.A. Dagtekens tijdens het varen</i>	
3.29	Dagtekens van varende slepen	20
3.30	Dagteken van kleine schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en door middel van een motor worden voortbewogen	21
3.31	Dagteken van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m	21
3.32	Bijkomende dagtekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	21
3.33	Vervallen	
3.34	Vervallen	
3.35	Bijkomend dagteken van schepen die onmanoeuvrerbaar worden	22
3.36	Bijkomend dagteken van varende schepen die recht van voorrang hebben	22
	<i>III.B. Dagtekens tijdens het stilliggen</i>	
3.37	Dagtekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	23
3.38	Vervallen	
3.39	Vervallen	
3.40	Dagtekens van netten of uitleggers van stilliggende vissersschepen	23
3.41	Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen	23
3.42	Dagteken van ankers van schepen en van drijvende voorwerpen	24

*IV. Bijzondere optische tekens*

3.43	Teken van het verbod van toegang aan boord	24
3.44	Teken van het verbod te roken	24
3.45	Teken van schepen van toezichhoudende ambtenaren	25
3.46	Noodtekens	25
3.47	Teken van het verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen	25
3.48	Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging	25

**Hoofdstuk 4****Geluidsseinen van schepen; Marifoon; Radar***I. Geluidsseinen*

4.01	Algemene bepalingen	26
4.02	Geven van geluidsseinen	26
4.03	Verboden geluidsseinen	27
4.04	Noodseinen	27

*II. Marifoon*

4.05	Marifoon	27
------	----------	----

*III. Radar*

4.06	Radar	27
------	-------	----

**Hoofdstuk 5****Verkeerstekens van de vaarweg**

5.01	Verkeerstekens	28
5.02	Verkeerstekens ter markering van de vaarweg	28

**Hoofdstuk 6****Vaarregels***I. Algemene bepalingen*

6.01	Begripsbepaling	29
6.02	Gedrag tussen kleine schepen en andere schepen	29
6.02a	Vaarregels voor kleine schepen onderling	29

*II. Ontmoeten en voorbijlopen*

6.03	Algemene beginselen	30
6.04	Ontmoeten: Hoofdregels	30
6.05	Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels	31
6.06	Vervallen	
6.07	Ontmoeten in een engte	31
6.08	Verbod tot ontmoeten door tekens langs de vaarweg	32
6.09	Voorbijlopen: Algemene bepalingen	32
6.10	Voorbijlopen: Gedrag en seinen der schepen	32
6.11	Verbod tot voorbijlopen door tekens langs de vaarweg	33

*III. Andere vaarregels*

6.12	Varen in vakken waar de te volgen weg wordt voorgeschreven	33
6.13	Keren	33
6.14	Gedrag bij vertrek	34
6.15	Verbod zich in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep te begeven	34
6.16	Oversteken van de vaarweg; in- en uitvaren van havens en nevenvaarwegen	34
6.17	Op gelijke hoogte varen; verbod een schip te naderen	35
6.18	Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen	35
6.19	Zich laten drijven	35
6.20	Hinderlijke waterbeweging	35

Artikel		Blz.
6.21	Samenstelling van slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen	36
6.22	Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten	36
6.22a	Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaren of gezonken schepen	36
	<i>IV. Veerponten</i>	
6.23	Vaarregels voor veerponten	37
	<i>V. Doorvaren van bruggen, stuwen en sluisen</i>	
6.24	Doorvaren van bruggen en stuwen; algemene bepalingen	37
6.25	Doorvaren van vaste bruggen	37
6.26	Doorvaren van schipbruggen en voorbijvaren van met schipbruggen gelijkgestelde veerponten	38
6.27	Doorvaren van stuwen	38
6.28	Doorvaren van sluisen	38
6.28a	In- en uitvaren van sluisen	39
6.29	Schutting bij voorrang	40
	<i>VI. Slecht zicht; varen op radar</i>	
6.30	Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht	40
6.31	Geluidsseinen van een schip dat stilligt	41
6.32	Varen op radar	41
6.33	Geluidsseinen voor niet op radar varende schepen	42
6.34	Bepalingen voor niet op radar varende schepen die het drietonig sein horen	42
	<b>Hoofdstuk 7</b>	
	<b>Regels voor het ligplaats nemen</b>	
7.01	Algemene beginselen voor het ligplaats nemen	42
7.02	Ligplaats nemen	43
7.03	Ankeren	43
7.04	Meren	43
7.05	Bijzondere ligplaatsen	44
7.06	Gereserveerde ligplaatsen	44
7.07	Ligplaats nemen in de nabijheid van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	45
7.08	Bewaking en toezicht	45
	<b>Hoofdstuk 8</b>	
	<b>Aanvullende bepalingen</b>	
8.01	Ten hoogste toegelaten lengte van schepen	46
8.02	Slepen van en door een duwstel	46
8.03	Duwstellen met andere schepen dan duwbakken	46
8.04	Duwstellen met zeeschipbakken	46
8.05	Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel	46
8.06	Koppelingen van duwstellen	47
8.07	Marifooninstallatie van duwstellen	47
8.08	Telefoonverbinding aan boord van duwstellen	47
8.09	Verplaatsing van personen aan boord van duwstellen	47
8.10	Aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van duwbakken	47
8.11	Samenstelling van slepen	48
8.12	Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep	48
8.13	Marifooninstallatie van bepaalde slepen en gekoppelde samenstellen	48
8.14	«Blijf weg»-sein	49
8.15	Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren	50

## BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

Artikel		Blz.
<b>Hoofdstuk 9</b>		
<b>Bijzondere vaarregels en bijzondere regels voor het ligplaats nemen</b>		
9.01	Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn	51
9.02	Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels	52
9.03	Verbod tot voorbijlopen riviergedeelte Basel	52
9.04	Varen op gelijke hoogte door slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen	52
9.05	Kop vóór stilhouden	53
9.06	Beperkingen van de scheepvaart	53
9.07	Beperkingen van de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen-St. Goar	53
9.08	Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer	54
9.09	Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz	54
9.10	Bepalingen met betrekking tot de reden	54
<b>Hoofdstuk 10</b>		
<b>Beperking van de scheepvaart bij hoogwater en laagwater</b>		
10.01	Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer	54
10.02	Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar	56
10.03	Beperking van het ontmoeten van duwstellen onderling bij laagwater te Nijmegen	57
<b>Hoofdstuk 11</b>		
<b>Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en andere samenstellen</b>		
11.01	Vervallen	
11.02	Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen	57
11.03	Ten hoogste toegelaten afmetingen van hechte samenstellen	59
<b>Hoofdstuk 12</b>		
<b>Riviergedeelten waar de scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld</b>		
12.01	Vervallen	
12.02	Waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar	59
12.03	Kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede	61
<b>Hoofdstuk 13</b>		
<b>Bijzondere voorschriften met betrekking tot de vaart met kanaalspitsen op het riviergedeelte Basel (Mittlere Rheinbrücke) tot de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn</b>		
13.01	Kentekens van schepen	61
13.02	Inzinkingsmerken	61
13.03	Diepgangsschalen	62
13.04	Kentekens van ankers	62
13.05	Samenstelling van slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen	62



## BIJLAGEN

### Bijlage

1	Letter of lettercombinatie van het land waar de thuishaven of de plaats van teboekstelling van een schip is gelegen	63
2	Niet overgenomen	
3	Optische tekens van schepen	65
4	Niet overgenomen	
5	Niet overgenomen	
6	Geluidsseinen	97
7	Verkeerstekens van de vaarweg	101
8	Verkeerstekens ter markering van de vaarweg	117
9	Vervoer van licht-ontvlambare stoffen	127
10	Vervoer van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen	129
11	Vervoer van ontplofbare stoffen	131
12	Voorschriften betreffende de reden op de Rijn	133
13	Model van het olie-afgifteboekje	149
	Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart	151

DEEL I

BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1.01

*Betekenis van enige uitdrukkingen*

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. schip: een binnenschip, waaronder begrepen een klein schip en een veerpont, zomede een drijvend werktuig en een zeeschip;
- b. motorschip: een schip dat gebruik maakt van zijn eigen mechanische middelen tot voortbeweging met uitzondering van een schip, waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor het zich verplaatsen over een kleine afstand (bijvoorbeeld in havens of op laad- en losplaatsen) of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid, wanneer het wordt gesleept of geduwd;
- c. sleep: een samenstel van één of meer schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen, dat door één of meer motorschepen wordt gesleept; deze laatsten maken deel uit van het samenstel;
- d. duwstel: een hecht samenstel van schepen, waarvan er ten minste één is geplaatst voor het motorschip, dat dient voor de voor het voortbewegen van het samenstel en dat wordt aangeduid als «duwboot»;  
duwbak: een schip, dat is gebouwd of in het bijzonder geschikt om te worden geduwd;  
zeeschipbak: een duwbak, die is gebouwd om aan boord van zeeschepen te kunnen worden vervoerd en om de binnenvaarwegen te bevaren;
- e. gekoppeld samenstel: een samenstel van langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst voor het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;
- f. drijvend werktuig: een drijvend bouwsel, met mechanische werktuigen, dat is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt (baggermolen, elevator, bok, kraan, enz.);
- g. drijvende inrichting: een drijvend bouwsel, dat vanwege zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst, zoals een badinrichting, een dok, een landingsbrug, een botenhuis;
- h. veerpont: een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt;
- i. klein schip: een schip, waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 m, met uitzondering van:
  - een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te duwen of langsijde vastgemaakt mede te voeren;
  - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
  - een veerpont;
- k. drijvend voorwerp: een vlot, alsmede een bouwsel, een voorwerp of samenstel van voorwerpen dat geschikt is gemaakt om te varen en dat geen schip of drijvende inrichting is;
- l. stilliggend schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting: een schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting dat direct of indirect hetzij ten anker, hetzij aan de oever gemeerd ligt;

- m. varend schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting: een schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting dat direct of indirect noch ten anker of gemeerd ligt, noch is vastgevaaren;
- n. des nachts: de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang;
- o. des daags: de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;
- p. wit licht, rood licht, groen licht, geel licht en blauw licht: de lichten, waarvan de kleuren voldoen aan de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart;
- q. krachtig licht, helder licht en gewoon licht: de lichten waarvan de sterkte voldoet aan de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart;
- r. flikkerlicht: een periodelicht tonende 40 tot 60 flikkeringen per minuut;
- s. korte stoot: een geluidsein durende ongeveer 1 seconde; lange stoot: een geluidsein durende ongeveer 4 seconden; de tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten moet ongeveer 1 seconde bedragen;
- t. reeks zeer korte stoten: een reeks van ten minste 6 stoten, elk durende ongeveer  $\frac{1}{4}$  seconde; de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten moet ongeveer  $\frac{1}{4}$  seconde bedragen;
- u. zeilschip: een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen; een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt, is een motorschip;
- v. ADNR: het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn;
- w. linker- en rechteroever: de zijden van de vaarweg gezien in de richting van de bron naar de monding.

## Artikel 1.02

### *Schipper*

1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moet zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper.  
De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van een schipperspatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het soort schip dat hij voert.
2. Een sleep, duwstel of gekoppeld samenstel moet eveneens onder het gezag van een schipper zijn gesteld, die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit.  
Ingeval van een gekoppeld samenstel behoeft slechts deze schipper houder te zijn van het schipperspatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart.  
De schipper van het motorschip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt is de schipper van de sleep, het duwstel of het gekoppeld samenstel.  
Wanneer meer dan één schip hoofdzakelijk voor het voortbewegen dient, moet de schipper van de sleep, het duwstel of het gekoppelde samenstel tijdig worden aange-  
wezen.
3. Schepen van een duwstel, met uitzondering van de duwboot, behoeven geen schipper te hebben, maar zij zijn gesteld onder het gezag van de schipper van de duwboot. Wanneer zich in een gekoppeld samenstel een duwbak bevindt, kan de schipper van dit samenstel tegelijkertijd de functie van schipper van de duwbak vervullen.
4. Tijdens de vaart moet de schipper van een schip aan boord zijn; de schipper van een drijvend werktuig moet tevens aan boord zijn, wanneer het werktuig in bedrijf is.
5. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, onverminderd de verantwoordelijkheid van derden.

De schipper van een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, voor zover die op slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen van toepassing zijn.

De schipper van een schip dat gesleept wordt moet de bevelen van de schipper van de sleep opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke bevelen niet worden gegeven, alle maatregelen nemen die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden; dezelfde voorschriften gelden voor de schipper van een schip van een gekoppeld samenstel, voor zover hij geen schipper van het samenstel is.

6. Indien voor een stilliggend schip of drijvend voorwerp een persoon op grond van artikel 7.08 met de bewaking of het toezicht is belast, treedt deze persoon op als schipper.

### **Artikel 1.03**

#### *Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden*

1. Een lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen, die hem door de schipper van het schip binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Hij moet medewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.

2. Ieder ander die zich aan boord van een schip bevindt moet de aanwijzingen opvolgen, die hem door de schipper in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of van de goede orde aan boord worden gegeven.

3. Een lid van de bemanning en ieder ander persoon die zich aan boord bevindt en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt, is eveneens verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement.

### **Artikel 1.04**

#### *Algemene plicht tot waakzaamheid*

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die door de algemene plicht tot waakzaamheid en door goede zeemanschap worden gevorderd, teneinde te voorkomen dat

- het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- schade wordt veroorzaakt aan andere schepen en aan andere drijvende voorwerpen, aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- hinder voor de scheepvaart ontstaat.

### **Artikel 1.05**

#### *Gedrag onder bijzondere omstandigheden*

De schipper moet bij dreigend gevaar alle maatregelen nemen die de omstandigheden vorderen, zelfs indien deze ertoe zouden nopen af te wijken van dit reglement.

### **Artikel 1.06**

#### *Gebruik van de vaarweg*

Onverminderd de artikelen 8.01, 8.11, 9.01, tiende lid, 10.01, 10.02, 10.03, 11.02 en 11.03 moeten de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang en de

snelheid van een schip, een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel verenigbaar zijn met de karakteristiek en de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken.

#### **Artikel 1.07**

*Ten hoogste toegelaten belading; ten hoogste toegelaten aantal passagiers*

1. Een schip mag niet zodanig zijn beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken.
2. De wijze van belading mag de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar brengen.
3. Een schip dat is bestemd voor het vervoer van passagiers mag niet meer passagiers aan boord hebben dan het aantal dat door de bevoegde autoriteiten is toegestaan.

#### **Artikel 1.08**

*Bouw, uitrusting en bemanning van een schip*

1. Een schip moet zodanig zijn gebouwd en uitgerust, dat de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart zijn verzekerd en dat aan dit reglement kan worden voldaan.
2. Ieder schip moet een bemanning hebben, voldoende in aantal en geschiktheid om de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart te verzekeren.
3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer krachtens het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn, een schip is voorzien van een certificaat, en de bouw, de uitrusting en de bemanning overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bedrijfsuitoefening plaatsvindt overeenkomstig de voorschriften van eerdergenoemd Reglement van onderzoek.

#### **Artikel 1.09**

*Bediening van het roer*

1. Tijdens de vaart moet het roer worden bediend door ten minste één daartoe bekwaam persoon die de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt.
2. De voorwaarde aangaande de leeftijd geldt niet voor kleine schepen zonder motor.
3. Teneinde te verzekeren dat het schip op de juiste wijze wordt gevoerd, moet de roerganger in staat zijn alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder moet hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht hebben en in de gelegenheid zijn geluidsseinen te horen; indien dit niet mogelijk is, moet een uitkijk of luisterpost die hem inlicht aanwezig zijn.

#### **Artikel 1.10**

*Scheepsbescheiden*

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen vereist worden, aanwezig zijn:
  - a. het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt;
  - b. het schipperspatent;
  - c. het radardiploma voor de Rijn;

- d. de bescheiden betreffende de stoomketels en andere onder druk staande vaten;
- e. het attest betreffende de installaties voor vloeibaar gemaakte gassen;
- f. de bescheiden vereist door het ADNR;
- g. de meetbrief van het schip;
- h. het behoorlijk bijgehouden vaartijdenboek;
- i. het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje;
- k. de Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart;
- l. de zendvergunning voor de marifooninstallatie.

2. Deze bescheiden moeten telkens op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten worden getoond.

3. De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a en g, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

- Officieel scheepsnummer:
- Nr. van het Certificaat van Onderzoek:
- Commissie van Deskundigen:
- Geldig tot:

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn. De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben; zij moet op het achterschip aan stuurboordszijde, op een goed zichtbare plaats, zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de opschriften op de plaat met die in het certificaat van onderzoek van de duwbak, moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen, door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in het eerste lid, onder a en g, genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.\*)

#### **Artikel 1.11**

##### *Reglement aan boord*

Aan boord van een schip, met uitzondering van een klein schip en een duwbak, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement, met inbegrip van de op grond van artikel 1.22, derde lid, uitgevaardigde voorschriften, aanwezig zijn.

#### **Artikel 1.12**

##### *Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen*

1. Een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting mag geen voorwerpen hebben uitsteken die zouden kunnen leiden tot één van de in artikel 1.04 bedoelde ongewenste omstandigheden.

2. Indien de ankers zijn gelicht, mogen zij niet onder de bodem of kiel van het schip uitsteken.

3. De schipper van een schip of drijvend voorwerp dat een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.

\*) Metalen platen op duwbakken die reeds in bedrijf zijn, aangebracht in overeenstemming met art. 1.10, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1970 [Stb. 1976, 416] mogen worden gehandhaafd tot aan de eerstvolgende vernieuwing van het certificaat van onderzoek of van het certificaat van goedkeuring van het ADNR.

4. De schipper van een schip dat een hindernis in de vaarweg aantreft, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar de hindernis is aangetroffen.

#### **Artikel 1.13**

##### *Bescherming van verkeerstekens*

1. Een schip mag geen verkeerstekens (boeien, drijvers, bakens, enz.) gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.

2. Indien een schip of een drijvend voorwerp een verkeersteken heeft verplaatst of een inrichting heeft beschadigd, die deel uitmaakt van het stelsel van verkeerstekens van de vaarweg, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

3. In het algemeen genomen heeft de schipper de verplichting het in het ongereede of beschadigd zijn van verkeerstekens (het niet functioneren van een licht, de verplaatsing van een boei, de vernieling van een teken), onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

#### **Artikel 1.14**

##### *Beschadiging van kunstwerken*

Indien een schip of een drijvend voorwerp een kunstwerk (sluis, brug, krib, enz.) heeft beschadigd, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

#### **Artikel 1.15**

##### *Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen*

1. Het is verboden voorwerpen of stoffen die hinder of gevaar voor de scheepvaart of voor andere gebruikers van de vaarweg kunnen veroorzaken, te water te doen geraken.

2. Indien zodanige voorwerpen of stoffen bij ongeluk te water geraken of dreigen te geraken, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt of dreigen te geraken aangeven.

3. Het is verboden olieresten van welke aard ook of mengsels daarvan met water te water te doen geraken.

4. De schippers van schepen, met uitzondering van kleine schepen, moeten olieresten of mengsels daarvan met water, met regelmatige van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke tussenpozen tegen ontvangstbewijs aan de door de bevoegde autoriteit goedgekeurde inrichtingen afgeven. Om als bewijs te dienen moet van elke afgifte melding worden gemaakt in het olie-afgifteboekje dat aan boord moet worden bewaard. Het model van dit boekje is opgenomen als bijlage 13 van dit reglement.

5. Het is verboden het uitwendige van een schip te oliën.

6. Het is verboden schoonmaakmiddelen met emulgerende werking aan het bilgewater toe te voegen.

## **Artikel 1.16**

### *Redding en bijstand*

1. Bij een ongeval dat de opvarenden van een schip in gevaar brengt, moet de schipper alle hem ten dienste staande middelen tot hun redding aanwenden.
2. De schipper van een schip dat zich bevindt in de nabijheid van een schip of drijvend voorwerp dat door een ongeval is getroffen, waarbij personen gevaar lopen of waardoor het vaarwater dreigt te worden versperd, is verplicht, voor zover dit met de veiligheid van zijn schip is te verenigen, onverwijld bijstand te verlenen.

## **Artikel 1.17**

### *Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen*

1. De schipper van een schip of een drijvend voorwerp dat is vastgevaren of gezonken, moet zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of een ander lid der bemanning moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven, zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.
2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd de artikelen 3.27 en 3.41, zo spoedig mogelijk naderende schepen of drijvende voorwerpen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van de plaats van het ongeval, dat deze schepen of drijvende voorwerpen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.
3. Indien op de wachtplaats van een sluis of in een sluis een ongeval is geschied moet de schipper onmiddellijk de dienstdoende sluismeester daarvan in kennis laten stellen.

## **Artikel 1.18**

### *Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater*

1. Indien een schip of drijvend voorwerp dat is vastgevaren of gezonken, dan wel een door een schip of een drijvend voorwerp verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren, moet de schipper de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken.
2. Een overeenkomstige verplichting geldt voor de schipper, wiens schip of drijvend voorwerp dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.
3. De verplichting schepen of drijvende voorwerpen die zijn vastgevaren of gezonken, dan wel voorwerpen die zijn verloren uit de rivier te verwijderen, wordt geregeld door de nationale wetgeving.
4. De bevoegde autoriteit kan onmiddellijk tot opruiming overgaan, wanneer hij van oordeel is, dat dit niet kan worden uitgesteld.

## **Artikel 1.19**

### *Aanwijzingen*

De schipper moet gevolg geven aan de aanwijzingen, die hem door de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart worden gegeven.



## **Artikel 1.20**

### *Toezicht*

De schipper moet de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van hen vergemakkelijken, teneinde hen in staat te stellen zich er van te vergewissen dat de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.

## **Artikel 1.21**

### *Bijzondere transporten; amfibievoertuigen*

1. Als een bijzonder transport wordt beschouwd het verplaatsen op de vaarweg:
  - a. van een schip, een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat niet voldoet aan de artikelen 1.06 en 1.08, eerste lid;
  - b. van een drijvende inrichting;
  - c. van een drijvend voorwerp, tenzij het verplaatsen daarvan klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken.Een dergelijk transport is slechts toegestaan met een bijzondere vergunning die is afgegeven door de bevoegde autoriteit van het gedeelte van de vaarweg waarop zal worden gevaren. Deze autoriteit zal voor ieder bijzonder transport de voorwaarden vaststellen waaraan dit transport moet voldoen. Voor ieder bijzonder transport moet een schipper worden aangewezen, waarbij met artikel 1.02 rekening dient te worden gehouden.
2. Een amfibievoertuig wordt voor de toepassing van dit reglement beschouwd als een klein schip.

## **Artikel 1.22**

### *Voorschriften van tijdelijke aard*

1. De schipper moet de voorschriften van tijdelijke aard naleven die in bijzondere gevallen met het oog op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart door de bevoegde autoriteit worden vastgesteld en die door middel van een bekendmaking zijn afgekondigd.
2. Deze voorschriften kunnen met name verband houden met werken die in de vaarweg worden uitgevoerd, met militaire oefeningen, met openbare evenementen in de zin van artikel 1.23 of met de gesteldheid van de vaarweg; krachtens deze voorschriften kan op bepaalde gedeelten, waar bijzondere voorzorgsmaatregelen worden vereist en die door tonnen, bakens of andere tekens of door het opstellen van waarschuwingsposten zijn aangeduid, het varen des nachts of het varen met schepen met te grote diepgang worden verboden.
3. Het eerste lid betreft eveneens de voorschriften die kunnen worden vastgesteld, wanneer het nodig blijkt maatregelen van orde voor de scheepvaart te nemen in afwachting van een wijziging van dit reglement of bij wijze van proef. Deze voorschriften zullen een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar hebben. Zij zullen in de Oeverstaten op hetzelfde tijdstip in werking treden en onder dezelfde voorwaarden buiten werking worden gesteld.

## **Artikel 1.23**

### *Vergunning voor evenementen*

Voor het houden van sportevenementen, festiviteiten en andere evenementen die de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen is een vergunning van de bevoegde autoriteiten vereist.

## **Artikel 1.24**

### *Toepasselijkheid in havens en op laad- en losplaatsen*

Dit reglement is eveneens van toepassing op havens en op laad- en losplaatsen, onverminderd de bijzondere voorschriften voor de scheepvaart die voor deze havens en laad- en losplaatsen zijn vastgesteld in verband met de plaatselijke omstandigheden en de eisen van het laden en het lossen.

## **HOOFDSTUK 2**

### **Kentekens en schalen van schepen; meting**

#### **Artikel 2.01**

##### *Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen*

1. Bij een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, moeten op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen de volgende kentekens worden aangebracht:

a. de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

De naam moet aan beide zijden van het schip worden aangebracht; op motorschepen moet de naam bovendien op een zodanige plaats worden aangebracht, dat deze van achteren zichtbaar is. Indien bij een gekoppeld samenstel of bij een duwstel één van de naamsaanduidingen van het schip dat voor de voortbeweging dient geheel of gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, moet zij worden herhaald op borden die zodanig zijn geplaatst, dat zij goed zichtbaar zijn in de richtingen waarin deze naamsaanduiding aan het gezicht is onttrokken. Bij ontbreken van de naam van het schip moet worden aangegeven

hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer,

hetzij het nummer van teboekstelling dat ter aanduiding van het land waarin de thuishaven of de plaats van teboekstelling is gelegen, wordt gevolgd door de letter of lettercombinatie die in bijlage 1 van dit reglement voor dat land wordt voorgeschreven;

b. de thuishaven of de plaats van teboekstelling.

De naam van de thuishaven of de plaats van teboekstelling moet worden aangebracht hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde en moet worden gevolgd door de letter of lettercombinatie die het land aanduidt, waarin deze thuishaven of deze plaats van teboekstelling is gelegen;

c. het officiële scheepsnummer, dat uit 7 Arabische cijfers bestaat, eventueel gevolgd door een kleine letter, waarbij de eerste twee cijfers het land en de instelling die het officiële scheepsnummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken behoeft slechts te worden gevoerd door de hierboven bedoelde schepen, waarvan de thuishaven of de plaats van teboekstelling in één der Oeverstaten of België is gelegen, met uitzondering van drijvende werktuigen, veerponten, sport- of pleziervaartuigen en passagiersschepen, alsmede schepen van de toezichhoudende ambtenaren en brandweerboten.

- Het officiële scheepsnummer wordt aangebracht op de wijze, voorgeschreven onder a.
2. Bovendien moet op een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, zijn aangegeven:
    - a. indien het is bestemd voor het vervoer van goederen, het laadvermogen in tonnen. Deze aanduiding moet zijn aangebracht aan beide zijden van het schip, op de romp dan wel op duurzaam bevestigde borden of platen;
    - b. indien het is bestemd voor het vervoer van passagiers, het ten hoogste toegelaten aantal passagiers. Deze aanduiding moet zijn aangebracht op een in het oog vallende plaats aan boord.
  3. Bovenvermelde kentekens moeten zijn aangebracht in Latijnse letters en Arabische cijfers. Zij moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. De hoogte van de tekens moet voor de naam en het officiële scheepsnummer ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

De breedte van de tekens en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht.

## **Artikel 2.02**

### *Kentekens van kleine schepen*

1. Op een klein schip moet een officieel kenteken worden aangebracht; dit kenteken moet een hoogte hebben van ten minste 10 cm en het moet vooraan aan beide zijden van het schip zijn aangebracht, in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond.
2. De bevoegde autoriteit kan in bepaalde omstandigheden aan een klein schip vrijstelling verlenen van het kenteken bedoeld in het eerste lid. In dit geval kan zij eisen, dat moet worden aangebracht:
  - a. de naam of de kenspreuk.

De naam moet worden aangebracht aan de buitenzijde van het schip in Latijnse letters en Arabische cijfers. Deze moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. Bij het ontbreken van de naam of de kenspreuk van het schip moet worden aangegeven de naam van de instelling, waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht;
  - b. de naam en de woonplaats van de eigenaar.

De naam en de woonplaats moeten op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of buitenzijde van het schip worden aangebracht.
3. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.

## **Artikel 2.03**

### *Meting*

Een binnenschip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, met uitzondering van een klein schip, moet zijn gemeten.

## **Artikel 2.04**

### *Inzinkingsmerken en diepgangsschalen*

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn voorzien van merken die het vlak van de grootste inzinking aangeven. Bij een zeeschip treedt de zomer-

zoetwateruitwatering in de plaats van het inzinkingsmerk. In het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn is aangegeven op welke wijze de grootste inzinking wordt vastgesteld en de inzinkingsmerken worden aangebracht.

2. Een schip waarvan de diepgang 1 m kan bereiken, met uitzondering van een klein schip, moet van diepgangsschalen zijn voorzien. In het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn is aangegeven op welke wijze deze schalen worden aangebracht.

#### **Artikel 2.05**

##### *Kentekens van ankers*

1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien, die ten minste moeten bestaan uit hetzij het nummer van het certificaat van onderzoek van het schip waartoe het behoort en de letters van de Commissie van Deskundigen die dat certificaat heeft afgegeven, hetzij de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip. Indien een anker wordt gebruikt op een ander schip van dezelfde eigenaar, kunnen de oorspronkelijke kentekens worden gehandhaafd.

2. De bepaling van het eerste lid is niet van toepassing op de ankers van zeeschepen, van kleine schepen en van schepen die slechts bij uitzondering de Rijn bevaren.

### **HOOFDSTUK 3**

#### **Optische tekens van schepen**

##### **I. ALGEMENE BEPALINGEN**

#### **Artikel 3.01**

##### *Toepassing*

1. Wanneer het zicht dit vereist, moeten de voor des nachts voorgeschreven lichten ook des daags worden gevoerd.

2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een duwstel, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedragen, beschouwd als een alleenvarend motorschip van dezelfde afmetingen.

3. Een schetsmatige weergave van de bij dit hoofdstuk voorgeschreven tekens is opgenomen in bijlage 3 van dit reglement.

#### **Artikel 3.02**

##### *Lichten*

Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de bij dit hoofdstuk voorgeschreven lichten naar alle zijden uitstralen en ononderbroken licht van gelijkmatige sterkte geven.

#### **Artikel 3.03**

##### *Vlaggen en borden*

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de bij dit reglement voorgeschreven vlaggen en borden rechthoekig zijn.

2. De kleuren mogen niet verbleekt of vervuild zijn.
3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de lengte en de breedte elk ten minste 1 m bedragen.

#### **Artikel 3.04**

##### *Cylinders, bollen, kegels en ruiten*

1. De bij dit reglement voorgeschreven cylinders, bollen, kegels en ruiten kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.
2. De kleuren mogen niet verbleekt of vervuild zijn.
3. De afmetingen moeten ten minste als volgt zijn:
  - a. voor cylinders een hoogte van 0,80 m en een middellijn van 0,50 m;
  - b. voor bollen een middellijn van 0,60 m;
  - c. voor kegels een hoogte van 0,60 m en een middellijn van het grondvlak van 0,60 m;
  - d. voor ruiten een hoogte van 0,80 m en een horizontale middellijn van 0,50 m.

#### **Artikel 3.05**

##### *Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens*

1. Het is verboden andere tekens te voeren of te tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld dan wel deze tekens te voeren of te tonen onder andere omstandigheden dan die welke bij dit reglement worden voorgeschreven of toegelaten.
2. Voor het wisselen van berichten tussen schepen onderling of tussen een schip en de wal is echter het gebruik van andere tekens toegestaan, mits deze niet leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

#### **Artikel 3.06**

##### *Noodlichten*

Indien de bij dit reglement voorgeschreven lichten niet kunnen werken, moeten zij onverwijld door noodlichten worden vervangen. Ingeval een krachtig licht wordt voorgeschreven, mag echter het noodlicht helder, en ingeval een helder licht wordt voorgeschreven, mag het noodlicht gewoon zijn. Het weer in gebruik stellen van de lichten van de voorgeschreven sterkte moet zo spoedig mogelijk plaatshebben.

#### **Artikel 3.07**

##### *Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden enz.*

1. Het is verboden verlichting of zoeklichten, alsmede vlaggen, borden of andere voorwerpen, op zodanige wijze te gebruiken, dat zij verward kunnen worden met de in dit reglement vermelde tekens dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.
2. Het is verboden verlichting of zoeklichten op zodanige wijze te gebruiken, dat zij, door verblinding, gevaar of hinder voor de scheepvaart of voor het verkeer te land kunnen veroorzaken.

## II. LICHTEN

### II.A. LICHTEN TIJDENS HET VAREN

#### Artikel 3.08

*Lichten van alleenvarende motorschepen*  
(Bijlage 3: schetsen 1, 2, 3)

1. Een alleenvarend motorschip moet des nachts voeren:

a. een toplicht:

een wit krachtig licht, dat schijnt over een boog van de horizon van  $225^\circ$  en wel aan elke zijde van het schip van recht vooruit tot  $22^\circ 30'$  achterlijker dan dwars en mag slechts over deze boog zichtbaar zijn; het licht moet worden gevoerd op het voorschip op een hoogte van ten minste 6 m boven het vlak door de inzinkingsmerken; deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;

b. boordlichten:

een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde, die elk schijnen over een boog van de horizon van  $112^\circ 30'$  en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot  $22^\circ 30'$  achterlijker dan dwars en mogen slechts over deze boog zichtbaar zijn. Deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij moeten ten minste 1 m lager dan het toplicht en ten minste 1 m daarachter worden gevoerd en moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordszijde en het rode licht niet van stuurboordszijde kan worden gezien;

c. een heklicht:

een wit helder of gewoon licht, dat schijnt over een boog van de horizon van  $135^\circ$  en wel aan elke zijde van het schip over  $67^\circ 30'$  van recht achteruit en uitsluitend over deze boog.

2. Een alleenvarend motorschip met een lengte van meer dan 110 m moet des nachts bovendien op het achterschip een tweede toplicht voeren op een grotere hoogte dan het toplicht op het voorschip; dit licht moet voor het overige voldoen aan het eerste lid onder a.

3. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen en op veerponten; de bepalingen van toepassing op kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13 en die van toepassing op veerponten in artikel 3.16.

#### Artikel 3.09

*Lichten van varende sleepen*  
(Bijlage 3: schetsen 4, 5, 6, 7)

1. Het motorschip aan de kop van een varende sleep moet des nachts voeren:

a. behalve het toplicht en de boordlichten, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder a en b, een tweede wit krachtig licht, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het toplicht, aangebracht ongeveer 1 m daaronder en voor zover mogelijk ten minste 1 m hoger dan de boordlichten;

b. in plaats van het heklicht, bedoeld in artikel 3.08, eerste lid onder c, een geel helder of gewoon licht dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht; dit licht moet zijn aangebracht op een geschikte plaats en op zodanige hoogte dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengte achter het schip.

2. Indien een varende sleep aan de kop verscheidene motorschepen bevat die naast elkaar varen, al dan niet langs zijde van elkaar vastgemaakt, moet elk van deze schepen des nachts voeren:

een derde wit krachtig licht, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het toplicht en aangebracht ongeveer 2 m daaronder, maar, voor zover mogelijk, ten minste 1 m hoger dan de boordlichten.

Hetzelfde geldt voor elk van de motorschepen die tezamen een schip, een drijvende inrichting of een drijvend voorwerp verplaatsen.

3. Een schip van een varende sleep dat volgt achter het motorschip of de motorschepen, bedoeld in het eerste en tweede lid, moet des nachts voeren een wit helder rondom schijnend licht, op ten minste 6 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt. Indien echter:

a. een lengte in een sleep langer is dan 110 m, moet deze lengte twee van deze lichten voeren, waarvan één voorop en één achterop;

b. een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden dit licht of deze lichten voeren.

De lichten van de gesleepte schepen moeten, voor zover mogelijk, op gelijke hoogte boven het wateroppervlak worden gevoerd.

4. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een des nachts varende sleep vormen moeten voeren:

a. het licht, voorgeschreven bij het derde lid, of het toplicht voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder a;

b. het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder c. Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.

5. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts kleine schepen slepen of op kleine schepen die worden gesleept; de bepalingen van toepassing op deze kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, tweede en derde lid.

### **Artikel 3.10**

#### *Lichten van varende duwstellen*

(Bijlage 3: schetsen 8, 9)

1. Een duwstel moet des nachts voeren:

a. i. drie toplichten op het voorschip van het voorste schip of van het meest links geplaatste der voorste schepen, in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met een horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van ten minste 6 m boven het vlak door de inzinkingsmerken en de beide onderste lichten, ongeveer 1,25 m uit elkaar, en ongeveer 1,10 m onder het bovenste licht;

ii. een toplicht op het voorschip van elk ander schip dat van voren over de volle breedte zichtbaar is, voor zover mogelijk 3 m lager dan het bovenste licht, bedoeld onder i.

Deze lichten moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder a. De masten waaraan deze lichten worden gevoerd moeten zijn geplaatst in de lengte-as van het schip waarop zij zich bevinden;

b. boordlichten aangebracht op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van het duwstel en ten minste 2 m boven het wateroppervlak; deze lichten moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b.

c. i. drie heklichten op de duwboot, in een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, telkens ongeveer 1,25 m uit elkaar en op een zodanige hoogte dat zij niet door één van de andere schepen van het duwstel aan het gezicht kunnen worden onttrokken;

- ii. een heklicht op elk ander schip dat van achteren over de volle breedte zichtbaar is. Indien echter behalve de duwboot, meer dan twee schepen van achteren zichtbaar zijn, moet dit licht alleen door de schepen aan de buitenzijden worden gevoerd. Deze lichten moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c.
2. Het eerste lid is eveneens van toepassing op duwstellen die worden gesleept. De lichten bedoeld in het eerste lid onder c. i, dienen echter gele lichten te zijn.

### **Artikel 3.11**

*Lichten van varende gekoppelde samenstellen*  
(Bijlage 3: schetsen 10,11)

1. Een varend gekoppeld samenstel moet des nachts voeren:
  - a. een toplicht op elk schip zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder a; echter op een schip dat geen motorschip is mag in plaats van dit licht worden gevoerd een licht zoals voorgeschreven bij artikel 3.09, derde lid, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de motorschepen;
  - b. boordlichten aan de buitenzijden van het samenstel en voor zover mogelijk op onderling dezelfde hoogte en ten minste 1 m lager dan het laagste licht bedoeld onder a. Deze lichten moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b;
  - c. een heklicht op elk schip. Dit licht moet voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c.
2. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts langs zijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbewegen of langs zijde van een ander schip vastgemaakt worden voortbewogen; de voorschriften van toepassing op deze kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, tweede en derde lid.

### **Artikel 3.12**

*Lichten van varende zeilschepen*  
(Bijlage 3: schets 12)

1. Een varend zeilschip moet des nachts voeren:
  - a. boordlichten;  
dit mogen echter gewone lichten zijn;
  - b. een heklicht.Deze lichten moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b en c.
2. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen; de voorschriften van toepassing op kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, eerste en vierde lid.

### **Artikel 3.13**

*Lichten van varende kleine schepen*  
(Bijlage 3: schetsen 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20)

1. Een alleenvarend klein motorschip moet des nachts voeren: hetzij
  - a. een toplicht,  
op dezelfde hoogte als de boordlichten; dit licht moet een helder licht zijn en moet voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder a;
  - b. boordlichten;  
deze lichten mogen gewone lichten zijn en moeten worden gevoerd op dezelfde hoogte als het toplicht;  
zij moeten voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b;
  - c. een heklicht;  
dit licht moet een gewoon licht zijn en moet voor het overige voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c;



- hetzij
- d. het toplicht, voorgeschreven onder a; dit licht moet echter ten minste 1 m hoger dan de boordlichten worden gevoerd;
  - e. de boordlichten, voorgeschreven onder b; deze lichten mogen echter onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg worden gevoerd;
  - f. het heklicht, voorgeschreven onder c; dit licht behoeft niet te worden gevoerd, indien in plaats van het onder d bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.
2. Een klein schip dat slechts kleine schepen sleept, dan wel slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt, moet des nachts de bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.
  3. Een klein schip dat wordt gesleept, dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet des nachts een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Dit lid is niet van toepassing op de bijboten van schepen.
  4. Een alleenvarend klein zeilschip moet des nachts voeren:  
hetzij de boordlichten en het heklicht voorgeschreven bij het eerste lid onder e, respectievelijk onder c; deze lichten mogen gewoon lichten zijn,  
hetzij dezelfde boordlichten en het heklicht, verenigd in één lantaarn aan de top van de mast,  
hetzij een wit gewoon rondom schijnend licht en het moet bovendien bij het naderen van andere schepen een tweede wit gewoon licht tonen.
  5. Een alleenvarend klein schip dat niet door middel van een motor of door middel van zeilen wordt voortbewogen moet des nachts een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Bijboten van schepen die in deze omstandigheden verkeren behoeven echter slechts bij het naderen van andere schepen dit licht te tonen.

#### **Artikel 3.14**

*Bijkomende lichten van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren (Bijlage 3: schetsen 21, 22, 23, 24, 25)*

1. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 9, moet des nachts, behalve de lichten die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:  
een blauw licht.  
Dit licht moet op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat het van alle zijden zichtbaar is.
2. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 10, moet des nachts, behalve de lichten die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:  
twee blauwe lichten.  
Deze lichten moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.
3. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 11, moet des nachts, behalve de lichten die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:  
drie blauwe lichten.  
Deze lichten moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.
4. Indien een varend duwstel of gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet het schip dat dient voor het voortbewegen

van het duwstel of gekoppeld samenstel, des nachts het blauwe licht of de blauwe lichten, voorgeschreven in het eerste, tweede of derde lid, voeren.

5. Een varend schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in meer dan één der bijlagen 9, 10 en 11, moet des nachts de lichten voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof, die volgens het eerste, tweede en derde lid het grootste aantal blauwe lichten vereist.

6. De sterkte van de in dit artikel voorgeschreven blauwe lichten dient ten minste gelijk te zijn aan die van blauwe gewone lichten.

### **Artikel 3.15**

*Vervallen*

### **Artikel 3.16**

*Lichten van varende veerponten*  
(Bijlage 3: schetsen 26, 27, 28)

1. Een niet-vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:
  - a. een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag echter worden verminderd, indien de lengte van de veerpont 15 m niet overschrijdt;
  - b. een groen helder rondom schijnend licht ongeveer 1 m boven het onder a bedoelde licht.
2. De het meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een varende veerpont aan een langskabel moet des nachts zijn voorzien van een wit helder rondom schijnend licht, ten minste 3 m boven het wateroppervlak.
3. Een vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:
  - a. de bij het eerste lid van dit artikel voorgeschreven lichten;
  - b. de bij artikel 3.08, eerste lid onder b en c, voorgeschreven lichten.

### **Artikel 3.17**

*Vervallen*

### **Artikel 3.18**

*Bijkomende lichten van varende schepen die onmanoeuvrerbaar worden*  
(Bijlage 3: schets 29)

Een varend schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet des nachts, behalve de lichten voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, zo nodig een rood licht tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid of het bij dit reglement voorgeschreven geluidsein geven dan wel zowel het een als het ander tegelijkertijd verrichten.

### **Artikel 3.19**

*Lichten van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen*  
(Bijlage 3: schets 30)

Onverminderd de bijzondere voorwaarden die ingevolge artikel 1.21 kunnen worden gesteld, moeten varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen des nachts voeren:

witte heldere rondom schijnende lichten, in voldoende aantal om hun omtrek aan te duiden.

## II.B. LICHTEN TIJDENS HET STILLIGGEN

### Artikel 3.20

*Lichten van stilliggende schepen*  
(Bijlage 3: schetsen 31, 32)

1. Een schip dat stilligt, met uitzondering van een klein schip of een schip vermeld in de artikelen 3.23 en 3.27, moet des nachts voeren:
  - een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak door de inzinkingsmerken.
2. Een klein schip dat stilligt, met uitzondering van de bijboot van een schip, moet des nachts voeren:
  - een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater.
3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet gevoerd te worden:
  - a. indien het schip deel uitmaakt van een groep van schepen, waarvan verwacht mag worden dat hij niet voor het einde van de nacht uiteen zal gaan, en de schepen van deze groep aan de zijde van het vaarwater het bij het eerste lid voorgeschreven licht voeren;
  - b. indien het schip zich geheel tussen niet overstroomde kribben bevindt, dan wel achter een boven water uitstekende strekdam stilligt;
  - c. indien het schip aan de oever stilligt en vanaf die oever voldoende wordt verlicht.
4. Schepen die op een in het bijzonder voor die schepen bestemde ligplaats bij elkaar stilliggen kunnen door de bevoegde autoriteit worden vrijgesteld van de verplichting tot het voeren van de in dit artikel voorgeschreven lichten.

### Artikel 3.21

*Bijkomende lichten van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*  
(Bijlage 3: schetsen 33, 34, 35)

Artikel 3.14 is eveneens van toepassing op het in dat artikel bedoelde schip, duwstel en gekoppeld samenstel, wanneer deze des nachts stilliggen.

### Artikel 3.22

*Vervallen*

### Artikel 3.23

*Lichten van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten*  
(Bijlage 3: schets 36)

1. Een op zijn aanlegplaats stilliggende niet-vrijvarende veerpont moet des nachts de bij artikel 3.16, eerste lid, voorgeschreven lichten voeren.

Bovendien moet de het meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een veerpont aan een langskabel des nachts het bij artikel 3.16, tweede lid, voorgeschreven licht voeren.
2. Een op zijn aanlegplaats stilliggende vrijvarende veerpont die dienst doet, moet des nachts de bij artikel 3.16, eerste lid, voorgeschreven lichten voeren; hij mag bovendien de bij artikel 3.08, eerste lid onder b en c, voorgeschreven lichten blijven voeren.

Hij moet het groene licht bedoeld in artikel 3.16, eerste lid onder b, alsmede de lichten bedoeld in artikel 3.08, eerste lid onder b en c, doven, zodra hij buiten dienst is.

### **Artikel 3.24**

*Vervallen*

### **Artikel 3.25**

*Lichten van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen*  
(Bijlage 3: schets 37)

Onverminderd de bijzondere voorwaarden die op grond van artikel 1.21 kunnen worden gesteld, moeten een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting des nachts voeren:

witte gewone rondom schijnende lichten, in voldoende aantal om hun omtrek aan de zijde van het vaarwater aan te duiden.

### **Artikel 3.26**

*Lichten van bepaalde stilliggende vissersschepen*  
(Bijlage 3: schets 38)

Een vissersschip, met inbegrip van een klein schip, dat een net of een uitlegger in of in de nabijheid van het vaarwater heeft uitstaan, moet des nachts voeren:

het bij artikel 3.20, eerste lid, voorgeschreven licht.

Bovendien moet het net of de uitlegger zijn aangeduid door:

witte gewone rondom schijnende lichten, in voldoende aantal om de plaats daarvan aan te geven.

### **Artikel 3.27**

*Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen*  
(Bijlage 3: schetsen 39, 40, 41, 42)

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip, dat in de rivier werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht, moeten des nachts tijdens het stilliggen voeren:

- a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
twee groene heldere of gewone lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, en zo nodig
- b. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
een rood licht, op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten,  
of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd moeten worden:
- c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
een rood helder of gewoon licht en een wit helder of gewoon licht, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het rode licht boven, en zo nodig
- d. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
een rood licht, op dezelfde hoogte als het onder c voorgeschreven rode licht en van dezelfde lichtsterkte als dit licht.

Deze lichten moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet des nachts de bij het eerste lid onder c en d voorgeschreven lichten voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat

daarop de lichten niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten, op boeien of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.

3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid onder a en b voorgeschreven lichten.

### **Artikel 3.28**

*Bijkomende lichten van schepen en drijvende voorwerpen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen*  
(Bijlage 3: schetsen 43, 44, 45)

1. Een stilliggend schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet des nachts, behalve de lichten voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

een tweede wit gewoon rondom schijnend licht, ongeveer 1 m onder het bij artikel 3.20, eerste lid, voorgeschreven licht.

2. Indien in de in artikel 3.25 bedoelde gevallen de ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet het licht dat zich het meest nabij deze ankers bevindt worden vervangen door:

twee witte gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

3. In de in het eerste en tweede lid bedoelde gevallen moet elk van de ankers worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector.

4. Indien de ankers van een drijvend werktuig een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moeten zij worden aangeduid door een boei met een radarreflector, des nachts voorzien van:

een wit gewoon rondom schijnend licht.

## **III. DAGTEKENS**

### **III.A. DAGTEKENS TIJDENS HET VAREN**

#### **Artikel 3.29**

*Dagtekens van varende slepen*  
(Bijlage 3: schetsen 46, 47, 48, 49, 50)

1. Het motorschip aan de kop van een varende sleep moet des daags voeren: een gele cylinder, die aan de bovenzijde en aan de benedenzijde is voorzien van twee banden, zwart en wit, de witte banden aan de uiteinden van de cylinder, en die is aangebracht in verticale stand op het voorschip op een zodanige hoogte, dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Indien een sleep aan de kop verscheidene motorschepen bevat die naast elkaar varen, al dan niet langs zijde van elkaar vastgemaakt, moet elk van deze schepen des daags de bij het eerste lid voorgeschreven cylinder voeren. Indien een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting door verschillende motorschepen wordt verplaatst, is deze bepaling op elk van deze schepen van toepassing.

3. Het laatste schip van een varende sleep moet des daags voeren:

een gele bol, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat hij van alle zijden zichtbaar is.

Indien twee langs zijde van elkaar vastgemaakte schepen de laatste lengte van een sleep vormen, moet elk van deze schepen de bol voeren. Indien echter de laatste lengte

van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze bol voeren.

4. Een schip van een varende sleep dat zich bevindt tussen het motorschip aan de kop en het schip of de schepen die verplicht zijn tot het voeren van de in het derde lid bedoelde gele bol, moet des daags voeren:

een rode vlag, met een wit vierkant in het midden, op een zodanige hoogte, dat hij van alle zijden zichtbaar is; aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan, indien de hoogte ten minste 4 m boven het vlak door de inzinkingsmerken bedraagt.

5. Indien een duwstel wordt gesleept, moet de duwboot des daags voeren:

een gele bol, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

6. Op de reden behoeven slepen, die slechts uit een motorschip en één gesleepte lengte bestaan, de bij dit artikel voorgeschreven tekens niet te voeren.

7. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts kleine schepen slepen of op kleine schepen die worden gesleept.

### **Artikel 3.30**

*Dagteken van kleine schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en door middel van een motor worden voortbewogen*

(Bijlage 3: schets 51)

Een klein schip dat tegelijkertijd door middel van zijn zeilen en door middel van een motor wordt voortbewogen moet des daags voeren:

een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, en op een plaats waar hij het best kan worden gezien.

### **Artikel 3.31**

*Dagteken van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m*

(Bijlage 3: schets 52)

Een varend schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m moet des daags voeren:

een gele ruit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

### **Artikel 3.32**

*Bijkomende dagtekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

(Bijlage 3: schetsen 53, 54, 55, 56, 57)

1. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 9, moet des daags, behalve de tekens die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

een blauwe kegel met de punt naar beneden.

Deze kegel moet op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 10, moet des daags, behalve de tekens die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

twee blauwe kegels met de punt naar beneden.

Deze kegels moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

3. Een varend schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 11, moet des daags, behalve de tekens die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

drie blauwe kegels met de punt naar beneden.

Deze kegels moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

4. Indien een varend duwstel of gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet het schip dat dient voor het voortbewegen van het duwstel of het gekoppeld samenstel, des daags de blauwe kegel of kegels, voorgeschreven in het eerste, tweede of derde lid, voeren.

5. Een varend schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in meer dan één der bijlagen 9, 10 en 11, moet des daags de tekens voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof, die volgens het eerste, tweede en derde lid, het grootste aantal kegels vereist.

### **Artikel 3.33**

*Vervallen*

### **Artikel 3.34**

*Vervallen*

### **Artikel 3.35**

*Bijkomend dagteken van schepen die onmanoeuvrerbaar worden*  
(Bijlage 3: schets 58)

Een varend schip dat onmanoeuvrerbaar wordt, moet des daags, behalve de tekens voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, zo nodig een rode vlag tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid, of het bij dit reglement voorgeschreven geluidsein geven, dan wel zowel het een als het ander tegelijkertijd verrichten.

De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.

### **Artikel 3.36**

*Bijkomend dagteken van varende schepen die recht van voorrang hebben*  
(Bijlage 3: schets 59)

Een varend schip waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang heeft verleend voor de doorvaart op plaatsen waar de volgorde van doorvaren is geregeld moet, behalve de tekens voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, des daags voeren:

een rode wimpel, met een lengte van ten minste 1 m, op het voorschip op een voldoende hoogte om goed zichtbaar te zijn.

### III.B. DAGTEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN

#### Artikel 3.37

*Dagtekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*  
(Bijlage 3: schetsen 60, 61, 62)

Artikel 3.32 is eveneens van toepassing op het in dat artikel bedoelde schip, duwstel en gekoppeld samenstel wanneer deze des daags stilliggen.

#### Artikel 3.38

*Vervallen*

#### Artikel 3.39

*Vervallen*

#### Artikel 3.40

*Dagtekens van netten of uitleggers van stilliggende vissersschepen*  
(Bijlage 3: schets 63)

Indien een net of een uitlegger van een stilliggend vissersschip in of in de nabijheid van het vaarwater uitstaat, moet het des daags zijn aangeduid door:  
gele drijvers, in voldoende aantal om de plaats daarvan aan te geven.

#### Artikel 3.41

*Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen*  
(Bijlage 3: schetsen 64, 65, 66, 67, 68, 69)

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in de rivier werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht, moeten des daags tijdens het stilliggen voeren:
  - a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
het aanwijzingsbord E.1 (bijlage 7) en zonodig,
  - b. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
het verbodsbord A.1 (bijlage 7), op dezelfde hoogte als het onder a voorgeschreven bord;  
of,
  - c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
twee groene ruiten, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, en zonodig,
  - d. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
een rode bol, op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder c voorgeschreven groene ruiten;  
of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging moeten worden beschermd,
  - e. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
een vlag waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is, dan wel twee vlaggen boven elkaar, de bovenste rood en de onderste wit, en zonodig,
  - f. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
een rode vlag op dezelfde hoogte als de aan de andere zijde gevoerde rood-witte vlag of de rode vlag.



De borden, ruiten, bollen en vlaggen moeten op zodanige hoogte zijn aangebracht, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van dezelfde kleur.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet des daags de bij het eerste lid onder e en f voorgeschreven tekens voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat de tekens niet daarop kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten, op boeien of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.

3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid onder a, b, c en d voorgeschreven tekens.

#### **Artikel 3.42**

*Dagteken van ankers van schepen en van drijvende voorwerpen*  
(Bijlage 3: schets 70)

Een schip en een drijvend voorwerp waarvan een of meer ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moeten dit anker dan wel elk van deze ankers aanduiden door:

een gele drijver, voorzien van een radarreflector.

### **IV. BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS**

#### **Artikel 3.43**

*Teken van het verbod van toegang aan boord*  
(Bijlage 3: schets 71)

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften de toegang aan boord voor onbevoegden is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door:

één of meer ronde witte borden met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de afbeelding van een voetganger.

Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 60 cm bedragen.

2. Deze borden moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

#### **Artikel 3.44**

*Teken van het verbod te roken*  
(Bijlage 3: schets 72)

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften het roken aan boord in het algemeen is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door:

één of meer ronde witte borden met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een rokende sigaret.

Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 60 cm bedragen.

2. Deze borden moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

### **Artikel 3.45**

*Teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren*  
(Bijlage 3: schets 73)

Een schip van toezichthoudende ambtenaren mag om zich kenbaar te maken zowel des daags als des nachts een blauw flikkerlicht tonen. Hetzelfde geldt voor een brandweerboot, die hulp biedt of daartoe op weg is.

### **Artikel 3.46**

*Noodtekens*  
(Bijlage 3: schets 74)

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, mag tonen:
  - des daags: een rode vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
  - des nachts: een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid.
2. Deze tekens vervangen de in artikel 4.04 vermelde geluidsseinen of vullen deze aan.

### **Artikel 3.47**

*Teken van het verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen*  
(Bijlage 3: schets 75)

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften of bijzondere voorschriften van de bevoegde autoriteiten is verboden dichtbij een schip evenwijdig daaraan ligplaats te nemen, bij voorbeeld vanwege de aard van de lading, moet dit schip op het dek in de lengte-as voeren:

een vierkant bord aan de onderzijde waarvan zich een driehoek bevindt.

Het bord moet aan beide zijden wit zijn, met een rode rand, een rode diagonale balk en met, in zwart, de letter 'P', en de driehoek moet aan beide zijden wit zijn met, in zwart, cijfers die de afstand in meters aangeven waarbinnen geen ligplaats mag worden genomen.

2. Des nachts moet dit bord zodanig zijn verlicht, dat het aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar is.

3. Dit artikel is niet van toepassing op een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel bedoeld in de artikelen 3.21 en 3.37.

### **Artikel 3.48**

*Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging*  
(Bijlage 3: schets 76)

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die varen of stilliggen en beschermd willen worden tegen hinderlijke waterbeweging veroorzaakt door het langsvaren van andere schepen of drijvende voorwerpen mogen, onverminderd de tekens voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit hoofdstuk, tonen:

– des nachts: een rood helder of gewoon licht en een wit helder of gewoon licht, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het bovenste rood, op een zodanige plaats dat zij duidelijk zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward,

– des daags: een vlag waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat hij van alle zijden zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee boven elkaar geplaatste vlaggen waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van dezelfde kleur.

2. Onverminderd de artikelen 3.27 en 3.41 hebben uitsluitend het recht de in het eerste lid bedoelde tekens te tonen:

a. schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die zwaar zijn beschadigd of zijn betrokken bij bergingswerkzaamheden, alsmede schepen die niet in staat zijn te manoeuvreren;

b. schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die zijn voorzien van een schriftelijke toestemming van de bevoegde autoriteit.

## **HOOFDSTUK 4**

### **Geluidsseinen van schepen; Marifoon; Radar**

#### **I. GELUIDSSEINEN**

(Bijlage 6)

##### **Artikel 4.01**

###### *Algemene bepalingen*

1. Indien in de bepalingen van dit reglement andere geluidsseinen zijn voorzien dan klokslagen of reeksen klokslagen, moeten deze geluidsseinen worden gegeven:

a. aan boord van een motorschip, met uitzondering van een klein schip, door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie die voldoende hoog is opgesteld en vrij staat naar voren en voor zover mogelijk ook naar achteren;

b. aan boord van een schip, niet zijnde een motorschip, en een klein schip, door middel van een geschikte geluidsinstallatie, sloopstoeter of hoorn.

2. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en geldt niet voor het drietonig sein bedoeld in artikel 6.32, vierde lid onder a, gegeven door met behulp van radar afvarende schepen, of voor klokslagen of reeksen klokslagen.

3. Bij een varende sleep, een varend duwstel of gekoppeld samenstel mogen de geluidsseinen slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van de sleep, het duwstel of het gekoppeld samenstel bevindt.

4. Een reeks klokslagen moet ongeveer vier seconden duren. In plaats daarvan mogen ook reeksen slagen van metaal op metaal worden gegeven.

##### **Artikel 4.02**

###### *Geven van geluidsseinen*

1. Onverminderd de overige bepalingen van dit reglement, moet een schip, niet zijnde een klein schip, zo nodig de geluidsseinen geven, vermeld in bijlage 6 van dit reglement.

2. Kleine schepen mogen zo nodig de algemene geluidsseinen geven, vermeld in afdeling A van bijlage 6 van dit reglement.

#### **Artikel 4.03**

##### *Verboden geluidsseinen*

1. Het is verboden andere geluidsseinen te geven dan die welke in dit reglement worden vermeld, dan wel deze geluidsseinen te geven onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal gebruik maken van andere geluidsseinen, mits hierdoor geen verwarring kan ontstaan met de in dit reglement vermelde geluidsseinen.

#### **Artikel 4.04**

##### *Noodseinen*

1. Indien een schip door middel van geluidsseinen hulp wil inroepen (schip in nood, man overboord, enz.) mag het reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten laten horen.

2. Deze seinen dienen ter vervanging of ter aanvulling van de in artikel 3.46 bedoelde optische tekens.

#### **II. MARIFOON**

#### **Artikel 4.05**

##### *Marifoon*

1. Iedere zich aan boord van een schip of van een drijvende inrichting bevindende marifoonlyninstallatie moet in overeenstemming zijn met de regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart en worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van de genoemde regeling.

Deze voorschriften worden vermeld in de Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart.\*)

2. Het is verboden de kanalen van de marifoonlyninstallatie bestemd voor het openbaar verkeer, het schip- -schipverkeer, de nautische informatie en het verkeer tussen schip en havenautoriteiten te gebruiken voor mededelingen, die niet zijn voorgeschreven of toegelaten in dit reglement, dan wel niet zijn toegelaten krachtens de regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart.

#### **III. RADAR**

#### **Artikel 4.06**

##### *Radar*

1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:

a. het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radaryninstallatie en een aanwijzer van de snelheid van draaiing van het schip, die goed functioneren en die van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten van één van de Oeverstaten of van België;

b. het is uitgerust met een marifoonlyninstallatie voor het schip- -schipverkeer, die goed functioneert;

\*) Zie de Handleiding voor het uitoefenen van de Marifoondienst aan boord van schepen, uitgegeven door de Afdeling Kust- en Scheepsradio van het Staatsbedrijf der P.T.T.

c. het is uitgerust met een geluidsinstallatie die geschikt is voor het geven van een driemaal herhaalde reeks van drie tonen van verschillende toonhoogte die zonder onderbreking op elkaar volgen en in totaal ongeveer twee seconden duren. Elke reeks van drie tonen moet beginnen met de laagste en eindigen met de hoogste toon (drietonig sein). De frequenties van de drie tonen moeten liggen tussen 165 Hz en 297 Hz, tussen de hoogste en de laagste toon moet een interval liggen van ten minste twee hele tonen. Deze bepaling geldt niet voor kleine schepen en veerponten;

d. zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een diploma, afgegeven krachtens het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn.\*)

2. Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel is het eerste lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het duwstel of van het gekoppeld samenstel bevindt.

## **HOOFDSTUK 5**

### **Verkeerstekens van de vaarweg**

#### **Artikel 5.01**

##### *Verkeerstekens*

1. Bijlage 7 van dit reglement vermeldt welke verkeerstekens door de bevoegde autoriteit in het belang van de veiligheid en goede orde van de scheepvaart kunnen worden aangebracht. Deze verkeerstekens bevatten een verbod, een gebod, een beperking, dan wel een aanbeveling of een inlichting. Bijlage 7 vermeldt eveneens de betekenis van die tekens.

2. Onverminderd de overige bepalingen van dit reglement moet een schipper gevolg geven aan de voorschriften en rekening houden met de aanbevelingen of inlichtingen, aan hem kenbaar gemaakt door de in het eerste lid bedoelde verkeerstekens, die in de vaarweg of op de oevers daarvan zijn geplaatst.

#### **Artikel 5.02**

##### *Verkeerstekens ter markering van de vaarweg*

1. Bijlage 8 van dit reglement vermeldt de verkeerstekens ter markering van de vaarweg die ten behoeve van de scheepvaart kunnen worden aangebracht. Bijlage 8 omschrijft eveneens onder welke omstandigheden de verschillende verkeerstekens ter markering van de vaarweg worden gebruikt.

2. Bijlage 8 vermeldt welke verkeerstekens kunnen worden gebruikt ter markering van ondiepten van voorbijgaande aard en obstakels.

\*) Tot 1 oktober 1988 mag bij goed zicht van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanige persoon aan boord bevindt.

## HOOFDSTUK 6

### Vaarregels

#### I. ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 6.01

###### *Begripsbepaling*

In dit hoofdstuk wordt onder «stroomopwaartse» richting op de vaarweg, met inbegrip van die gedeelten waar de stroomrichting met het getij verandert, verstaan de richting naar de bronnen van de Rijn.

##### Artikel 6.02

###### *Gedrag tussen kleine schepen en andere schepen*

1. Een klein schip en een sleep of een gekoppeld samenstel dat uitsluitend uit kleine schepen bestaat is verplicht aan een ander schip de ruimte te laten, die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen, dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.

2. De artikelen 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, eerste lid, 6.10, 6.11 en 6.12 zijn niet van toepassing op of ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde kleine schepen, slepen en gekoppelde samenstellen.

Een schip, niet zijnde een klein schip, behoeft de voorschriften van de artikelen 6.09, tweede lid, 6.13, 6.14 en 6.16, niet in acht te nemen ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde kleine schepen, slepen en gekoppelde samenstellen.

##### Artikel 6.02a

###### *Vaarregels voor kleine schepen onderling*

1. Een klein motorschip moet uitwijken voor een klein schip niet zijnde een motorschip.

2. Een klein door spierkracht voortbewogen schip moet uitwijken voor een klein zeilschip.

3. Indien de koersen van twee kleine motorschepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet:

a. indien zij recht of vrijwel recht tegen elkaar insturen, ieder van hen uitwijken naar stuurboord, om elkaar bakboord op bakboord voorbij te varen;

b. indien hun koersen elkaar kruisen, onverminderd de artikelen 6.13, 6.14 en 6.16, het kleine schip, dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft, uitwijken.

4. Indien de koersen van twee kleine zeilschepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet:

a. ingeval beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordsboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordsboeg ligt;

b. ingeval beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;

c. ingeval een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, het daarvoor uitwijken.

Een klein zeilschip moet een ander klein zeilschip aan loef voorbijlopen. Loef is aan de zijde tegenover het gezette grootzeil.

5. Een klein zeilschip mag niet zodanig het vaarwater opkruisen, dat het een klein schip, dat zijn stuurboordswal houdt, dwingt uit te wijken.

## II. ONTMOETEN EN VOORBIJLOPEN

### Artikel 6.03

#### *Algemene beginselen*

1. Ontmoeten of voorbijlopen is slechts geoorloofd, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Bij een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel moeten de tekens, voorgescreven bij de artikelen 6.04 en 6.29, slechts worden getoond door het schip aan boord waarvan zich de schipper van de sleep, het duwstel of het gekoppeld samenstel bevindt.

3. Bij ontmoeten of voorbijlopen mogen de schepen waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit hun koers, noch hun snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.

### Artikel 6.04

#### *Ontmoeten: Hoofdregels* (Bijlage 3: schets 77)

1. Bij het ontmoeten moet een opvarend schip aan een afvarend schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Het opvarende schip dat daartoe aan bakboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat toont geen teken.

3. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat moet tijdig aan stuurboord tonen:

a. des nachts: een wit, helder flikkerlicht, eventueel in combinatie met een lichtblauw bord;

b. des daags: een lichtblauw bord, in combinatie met een wit helder flikkerlicht.

Het blauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moet donker van kleur zijn.\*)

Deze tekens moeten van voren en van achteren zichtbaar zijn en zij moeten worden getoond, totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad. Het is verboden deze tekens langer te tonen, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat.

4. Zodra te vreezen is, dat de bedoeling van het opvarende schip niet door het afvarende schip is begrepen, moet het opvarende schip geven:

– «één korte stoot», indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden, of

– «twee korte stoten», indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.

5. Onverminderd artikel 6.05 moet het afvarende schip de weg volgen die door het opvarende schip overeenkomstig bovenstaande bepalingen wordt aangewezen; het afvarende schip moet de tekens, bedoeld in het derde lid, en de geluidsseinen, bedoeld in het vierde lid, die het opvarende schip toont, dan wel geeft, herhalen.

\*) Deze alinea geldt vanaf 1 oktober 1984.

## Artikel 6.05

### *Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels*

1. In afwijking van artikel 6.04 hebben de volgende schepen het recht te verlangen, dat de weg die een opvarend schip vrijlaat wordt gewijzigd indien de weg volgens artikel 6.04 hun niet past:

a. een afvarend passagiersschip, dat een geregelde dienst onderhoudt en waarvan het toegelaten maximum aantal passagiers niet minder dan 300 personen bedraagt, indien het wil aanleggen aan een ontschepingsplaats, gelegen aan de door het opvarende schip gehouden oever;

b. een afvarende sleep, die om te kunnen opdraaien een bepaalde oever wil houden. Zij mogen dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken, indien zij zich er van hebben vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

2. In dit geval moet het afvarende schip tijdig de volgende seinen geven:

– «één korte stoot», indien het wil, dat het voorbijvaren bakboord op bakboord plaatsvindt, of

– «twee korte stoten», indien het wil, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt; het moet dan bovendien de in artikel 6.04, derde lid, bedoelde tekens tonen.

3. Het opvarende schip moet aan het verlangen van het afvarende schip voldoen en dit op de volgende wijze bevestigen:

– indien het ontmoeten bakboord op bakboord dient te geschieden moet het «één korte stoot» geven en bovendien het tonen van de tekens, bedoeld in artikel 6.04, derde lid, staken, of

– indien het ontmoeten stuurboord op stuurboord dient te geschieden, moet het «twee korte stoten» geven en bovendien de tekens, bedoeld in artikel 6.04, derde lid, tonen.

4. Zodra te vrezen is, dat de bedoeling van het afvarende schip door het opvarende schip niet is begrepen, moet het afvarende schip de bij het tweede lid van dit artikel voorgeschreven geluidsseinen herhalen.

## Artikel 6.06

### *Vervallen*

## Artikel 6.07

### *Ontmoeten in een engte*

1. Om ontmoeten in vakken of op plaatsen waar het vaarwater daarvoor niet voldoende ruimte biedt (engten) zoveel mogelijk te vermijden, zijn de volgende regels van toepassing:

a. een schip moet een engte zonder onnodig oponthoud doorvaren, met dien verstande evenwel, dat voorbijlopen verboden is;

b. indien het uitzicht beperkt is, moet een schip, alvorens een engte binnen te varen, «één lange stoot» geven. Zo nodig, in het bijzonder wanneer de engte lang is, moet het dit sein tijdens het doorvaren herhalen;

c. wanneer een opvarend schip constateert, dat een afvarend schip op het punt staat een engte binnen te varen, moet het beneden de engte stilhouden, totdat het afvarende schip deze is doorgevaren;

d. wanneer een opvarende sleep, een opvarend duwstel of gekoppeld samenstel een engte reeds is binnengevaren, moet een afvarend schip zo mogelijk boven de engte



stilhouden, totdat het opvarende samenstel deze is doorgevaren. Het zelfde geldt voor een alleenvarend afvarend schip ten opzichte van een alleenvarend opvarend schip.

2. Ingeval het ontmoeten in een engte onvermijdelijk is geworden, moet een schip alle mogelijke maatregelen nemen om het ontmoeten op een zodanige plaats en onder zodanige omstandigheden te doen plaatsvinden, dat het gevaar tot een minimum wordt beperkt.

#### **Artikel 6.08**

##### *Verbod tot ontmoeten door tekens langs de vaarweg*

1. Bij het naderen van door het teken A. 4 (bijlage 7) aangeduide vakken is artikel 6.07 van toepassing.

2. Indien de bevoegde autoriteit op een bepaald vak, teneinde ontmoeten te voorkomen, de scheepvaart afwisselend slechts in één richting toelaat, wordt:

- het verbod de vaart te vervolgen aangeduid door een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7);
- de toestemming de vaart te vervolgen aangeduid door een algemeen aanwijzings-teken E. 1 (bijlage 7).

Al naar gelang van de omstandigheden ter plaatse, kan het teken dat het verbod tot doorvaren aanduidt worden aangekondigd door het teken B. 8 (bijlage 7), gebruikt als waarschuwingsteken.

#### **Artikel 6.09**

##### *Voorbijlopen: Algemene bepalingen*

1. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.

2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.

#### **Artikel 6.10**

##### *Voorbijlopen: Gedrag en seinen der schepen*

1. De oploper mag de opgelopene aan bakboord of aan stuurboord voorbijlopen. Indien voorbijlopen mogelijk is, zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, geeft de oploper geen geluidsseinen om de aandacht van de opgelopene te trekken.

2. Indien het voorbijlopen niet kan geschieden zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, dan wel is te vrezen, dat de opgelopene de bedoeling van de oploper om voorbij te lopen niet heeft begrepen, en deswege gevaar voor aanvaring bestaat, moet de oploper geven:

- a. «twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten», zo hij aan bakboord van de opgelopene wil voorbijlopen;
- b. «twee lange stoten gevolgd door één korte stoot», zo hij aan stuurboord van de opgelopene wil voorbijlopen.

3. De opgelopene die gevolg kan geven aan het verlangen van de oploper, moet aan de door deze gewenste zijde voldoende ruimte laten door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

4. Indien het voorbijlopen niet aan de door de oploper gewenste zijde, maar wel aan de andere zijde kan geschieden, moet de opgelopene geven:

- a. «één korte stoot», zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is;
- b. «twee korte stoten», zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.

De oploper die onder deze omstandigheden nog wil voorbijlopen moet geven:

- «twee korte stoten», in het geval onder a of
- «één korte stoot», in het geval onder b.

De opgelopen moet dan voldoende ruimte laten aan de zijde waar het voorbijlopen moet geschieden door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

5. Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopen «vijf korte stoten» geven.

#### **Artikel 6.11**

*Verbod tot voorbijlopen door tekens langs de vaarweg*

Onverminderd artikel 6.08, eerste lid, is voorbijlopen verboden:

- a. in een vak van de vaarweg aangeduid door het teken A. 2 (bijlage 7);
- b. tussen slepen onderling, tussen duwstellen onderling, tussen een sleep en een duwstel onderling, tussen een sleep of een duwstel en een gekoppeld samenstel onderling en tussen gekoppelde samenstellen onderling, in een vak van de vaarweg aangeduid door het teken A. 3 (bijlage 7).

Het verbod geldt evenwel niet, ingeval het een duwstel betreft, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedragen.

### III. ANDERE VAARREGELS

#### **Artikel 6.12**

*Varen in vakken waar de te volgen weg wordt voorgeschreven*

In een vak van de vaarweg aangeduid door één der tekens B.1, B.2<sup>a</sup>, B.2<sup>b</sup>, B.3<sup>a</sup>, B.3<sup>b</sup>, B.4<sup>a</sup> of B.4<sup>b</sup> (bijlage 7) moet een schip de weg volgen die door dat teken wordt kenbaar gemaakt.

#### **Artikel 6.13**

*Keren*

1. Een schip mag slechts keren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat, het tweede en derde lid in aanmerking genomen, dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

2. Indien daardoor een ander schip zou worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip dat wil keren dit tijdig tevoren aankondigen door het geven van:

- a. «één lange stoot gevolgd door één korte stoot», zo het over stuurboord wil keren, of
- b. «één lange stoot gevolgd door twee korte stoten», zo het over bakboord wil keren.

3. Het andere schip moet dan, voorzover nodig en mogelijk, zijn koers of zijn snelheid wijzigen om het keren zonder gevaar te kunnen doen geschieden.

In het bijzonder ten opzichte van een schip dat wil opdraaien moet het ertoe medewerken, dat dit tijdig kan geschieden.

4. In een vak van de vaarweg aangeduid door het teken A.8 (bijlage 7) is keren verboden.

Is daarentegen een vak aangeduid door het teken E.8 (bijlage 7), dan wordt daarmee aan de schipper aanbevolen aldaar te keren, waarbij dit artikel in acht genomen moet worden.

#### **Artikel 6.14**

##### *Gedrag bij vertrek*

Artikel 6.13 is eveneens van toepassing op een schip, met uitzondering van een veerpont, dat zijn ankerplaats of zijn ligplaats verlaat zonder te keren. In plaats van de bij het tweede lid van dat artikel vermelde seinen moet dit schip evenwel geven:

- «één korte stoot», zo het stuurboord uitgaat, of
- «twee korte stoten», zo het bakboord uitgaat.

#### **Artikel 6.15**

##### *Verbod zich in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep te begeven.*

Een schip mag zich niet in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep begeven.

#### **Artikel 6.16**

##### *Oversteken van de vaarweg; in- en uitvaren van havens en van nevenvaarwegen*

1. Een schip mag slechts de vaarweg oversteken of een haven dan wel een nevenvaarweg in- of uitvaren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Een afvarend schip dat is genoodzaakt op te draaien om een haven of een nevenvaarweg in te varen, moet voorrang verlenen aan een opvarend schip dat eveneens deze haven of deze nevenvaarweg wil invaren.

Nevenvaarwegen kunnen worden aangeduid door één der tekens E.9 of E.10 (bijlage 7).

2. Indien door één der in het eerste lid bedoelde manoeuvres een ander schip zou of kan worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip, met uitzondering van een veerpont, zijn manoeuvre tijdig aankondigen door het geven van:

- «drie lange stoten gevolgd door één korte stoot», zo het voor het invaren dan wel na het uitvaren stuurboord uit zal gaan;
- «drie lange stoten gevolgd door twee korte stoten», zo het voor het invaren dan wel na het uitvaren bakboord uit zal gaan;
- «drie lange stoten», zo het na het uitvaren de vaarweg zal oversteken.

Voor het eind van het oversteken moet het schip zo nodig geven:

- «één lange stoot gevolgd door één korte stoot», zo het stuurboord uit wil gaan, of
- «één lange stoot gevolgd door twee korte stoten», zo het bakboord uit wil gaan.

Het andere schip moet dan zo nodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen.

3. Indien bij de uitmonding van een haven of van een nevenvaarweg één der tekens B.9<sup>a</sup> of B.9<sup>b</sup> (bijlage 7) is geplaatst, mag een schip, dat de haven of de nevenvaarweg uitvaart, de hoofdvaarweg slechts opvaren of oversteken, indien een ander schip daardoor niet wordt genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen.

4. Een geel flikkerlicht, teken E.12a (bijlage 7), bij de uitgang van een haven of van een nevenvaarweg betekent, dat een schip bezig is uit te varen en dat dientengevolge

het invaren voorzichtig dient te geschieden. Een schip dat op de hoofdvaarweg vaart moet dan, voor zover nodig, zijn koers en zijn snelheid wijzigen.

5. Een rood licht, teken A.1 (bijlage 7), in combinatie met een witte pijl (bijlage 7, afdeling II, onder 2.c), betekent dat het invaren van de haven of de nevenvaarweg, gelegen in de richting die door de punt van de pijl wordt aangeduid, verboden is.

#### **Artikel 6.17**

*Op gelijke hoogte varen; verbod een schip te naderen*

1. Een schip mag slechts met een ander schip op gelijke hoogte varen, indien de beschikbare ruimte dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart toelaat.

2. Behalve bij voorbijlopen of ontmoeten, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip, duwstel of gekoppeld samenstel, dat de twee of de drie blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, of de twee of de drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, voert.

3. Onverminderd artikel 1.20 mag een schip niet langsijde komen van een varend schip of een varend drijvend voorwerp, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

4. Een persoon die waterskiet dan wel die watersport bedrijft zonder gebruik te maken van een schip moet voldoende afstand houden van een varend schip of drijvend voorwerp dan wel van een drijvend werktuig in bedrijf.

#### **Artikel 6.18**

*Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen*

1. Een schip mag niet een anker, een kabel of een ketting laten slepen.

2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich laat drijven met toestemming van de bevoegde autoriteit, of zich over een geringe afstand verplaatst op ligplaatsen en op laad- en losplaatsen, alsmede op de reden; het verbod geldt echter wel voor een schip dat zich verplaatst in een vak van de vaarweg aangeduid overeenkomstig artikel 7.03, eerste lid onder b, door het teken A.6 (bijlage 7).

#### **Artikel 6.19**

*Zich laten drijven*

1. Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit.

2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich over een geringe afstand verplaatst op ligplaatsen en op laad- of losplaatsen, alsmede op de reden.

3. Een schip dat afvaart met kop op stroom, en met vooruitwerkende middelen tot voortbeweging, wordt beschouwd als een opvarend schip en niet als een schip dat zich met de stroom laat meedrijven.

#### **Artikel 6.20**

*Hinderlijke waterbeweging*

1. Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of stilliggend schip of drijvend voorwerp of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen:

- a. voor een havenmond;
  - b. in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontscheppingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost;
  - c. in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
  - d. in de nabijheid van een niet-vrijvarende veerpont;
  - e. in een vak van de vaarweg, aangeduid door het teken A.9 (bijlage 7).
2. Behoudens artikel 1.04 geldt het eerste lid, onder b en c, niet ten opzichte van een klein schip.
3. Een schip moet bij het voorbijvaren van een schip, dat de lichten, voorgeschreven bij artikel 3.27, eerste lid onder c, of de vlag of de vlaggen, voorgeschreven bij artikel 3.41, eerste lid onder e, voert en bij het voorbijvaren van schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, die de lichten of de vlag of de vlaggen, voorgeschreven bij artikel 3.48, eerste lid, voeren, zijn snelheid verminderen, zoals bij het eerste lid is voorgeschreven. Het moet bovendien zo ver mogelijk daarvan verwijderd blijven.

#### **Artikel 6.21**

##### *Samenstelling van slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen*

1. Een motorschip dat zorgt voor de voortbeweging van een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel moet een vermogen hebben dat voldoende is om de goede manoeuvreerbaarheid daarvan te verzekeren.
  2. Een duwstel of een gekoppeld samenstel waarvan de lengte groter is dan 86 m of waarvan de breedte groter is dan 24 m moet tijdig kop vóór kunnen stilhouden en moet tijdens en na het stilhouden volledig bestuurbaar blijven. Dit is ook van toepassing op een motorschip waarvan de lengte meer dan 86 m bedraagt, behalve indien de kiel is gelegd voor 1 april 1960.
  3. Behalve bij werkzaamheden, of bij het bieden van hulp aan een in nood verkerend schip, mag een motorschip slechts worden gebruikt om te slepen, te duwen of voor de voortbeweging van een gekoppeld samenstel te dienen, voor zover zulks is vermeld in het certificaat van onderzoek.
- Het motorschip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen van een gekoppeld samenstel dient moet zich aan stuurboordzijde van dit samenstel bevinden.
4. Een passagiersschip dat passagiers aan boord heeft mag niet gekoppeld varen; het mag niet slepen of zich laten slepen, behalve ingeval het verhalen van een beschadigd schip zulks noodzakelijk maakt.

#### **Artikel 6.22**

##### *Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten*

1. Indien de bevoegde autoriteiten door een algemeen teken A.1 (bijlage 7) te kennen geven, dat de scheepvaart is gestremd, moet een schip vóór dit teken stilhouden.
2. Een schip en een drijvend voorwerp, met uitzondering van een klein schip niet zijnde een motorschip, mogen niet varen op gedeelten van de vaarweg, aangeduid door het teken A.1a (bijlage 7).

#### **Artikel 6.22a**

##### *Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaren of gezonken schepen*

Het is verboden om een schip bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41 voorbij te varen aan de zijde waar het toont:

- het licht voorgeschreven bij artikel 3.27, eerste lid onder b en d, of
- het teken A.1 (bijlage 7), de rode bol, of de rode vlag voorgeschreven bij artikel 3.41, eerste lid onder b, d en f.

#### IV. VEERPONTEN

##### Artikel 6.23

###### *Vaarregels voor veerponten*

1. Een veerpont mag de vaarweg slechts oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

2. Voorts moet een niet-vrijvarende veerpont de volgende bepalingen in acht nemen:

a. indien de veerpont buiten dienst is, moet hij ligplaats nemen op de door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats; ingeval deze niet is aangewezen, zodanig, dat het vaarwater vrij blijft;

b. indien de langskabel van een veerpont het vaarwater kan versperren, mag de veerpont aan de zijde van het vaarwater, gelegen tegenover het punt van verankering van de kabel, slechts ligplaats nemen, zolang dit volstrekt noodzakelijk is voor het van boord gaan en het aan boord komen van passagiers. Gedurende deze tijd mag een naderend schip door het tijdig geven van «één lange stoot» het vrijmaken van het vaarwater verlangen;

c. de veerpont mag zich niet langer in het vaarwater bevinden dan voor het uitoefenen van de dienst nodig is.

#### V. DOORVAREN VAN BRUGGEN, STUWEN EN SLUIZEN

##### Artikel 6.24

###### *Doorvaren van bruggen en stuwen; algemene bepalingen*

1. De doorvaartopening van een brug of een stuw waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor de gelijktijdige doorvaart van twee schepen is een engte zoals bedoeld in artikel 6.07.

2. Indien bij de doorvaartopening van een brug of van een stuw wordt getoond:

a. het teken A.10 (bijlage 7), mag een schip in deze doorvaartopening niet varen buiten de begrenzing, aangeduid door de twee borden die dit teken vormen;

b. het teken D.2 (bijlage 7), wordt aanbevolen in deze opening uitsluitend te varen binnen de begrenzing, aangeduid door de twee borden die dit teken vormen.

##### Artikel 6.25

###### *Doorvaren van vaste bruggen*

1. Een schip mag niet varen door de doorvaartopening van een vaste brug waarboven een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7) wordt getoond.

2. Indien boven een doorvaartopening van een vaste brug wordt getoond:

a. het teken D.1<sup>a</sup> (bijlage 7), of

b. het teken D.1<sup>b</sup> (bijlage 7), wordt aanbevolen bij voorkeur van deze doorvaartopening gebruik te maken;

ingeval van het teken onder a is de doorvaart vrij uit beide richtingen, ingeval van het teken onder b is de doorvaart uit tegenovergestelde richting verboden.

3. Indien een doorvaartopening van een vaste brug is aangeduid overeenkomstig het tweede lid, mag de scheepvaart slechts op eigen risico gebruik maken van de niet door een teken aangeduide opening.

#### **Artikel 6.26**

##### *Doorvaren van schipbruggen en voorbijvaren van met schipbruggen gelijkgestelde veerponten*

Onverminderd de artikelen 6.07, 6.08 en 6.24 gelden voor het doorvaren van een schipbrug en het voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf de volgende bepalingen:

1. Een alleenvarend motorschip in afvaart, met uitzondering van een klein schip, mag een alleenvarend motorschip binnen een afstand van 1 km boven de schipbrug niet voorbijlopen; alle andere schepen mogen elkaar binnen een afstand van 2 km boven de schipbrug niet voorbijlopen;
2. een schip mag bij het doorvaren van de schipbrug niet sneller varen dan voor een veilige besturing noodzakelijk is en het moet zoveel mogelijk het midden van de doorvaartopening houden;
3. een opvarend schip mag binnen een afstand van 100 m beneden de schipbrug niet stilhouden;
4. een schip mag geen ankers uitzetten, kettingen laten slepen, trossen laten vieren, aan de oever meren of door welke andere handeling ook schade veroorzaken aan de verankeringen van de schipbrug.

#### **Artikel 6.27**

##### *Doorvaren van stuwen*

1. Een schip mag niet door een opening van een stuw varen, waarbij een algemeen teken A.1 (bijlage 7) wordt getoond.
2. Een schip mag slechts door een opening van een stuw varen indien aan de rechter- en linkerzijde van deze opening een algemeen aanwijzingsteken E.1 (bijlage 7) wordt getoond.

#### **Artikel 6.28**

##### *Doorvaren van sluisen*

1. Bij het naderen van een wachtplaats van een sluis moet een schip snelheid verminderen.  
Het moet ingeval het de sluis niet onmiddellijk mag of wil invaren en op de oever het teken B.5 (bijlage 7) wordt getoond, vóór dit teken stilhouden.
2. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat uitgerust is met een marifooninstallatie welke voorzien is van de kanalen voor de nautische informatie, uitluisteren op het kanaal van de sluis.
3. Het schutten geschiedt in volgorde van aankomst op de wachtplaatsen.  
Een klein schip kan niet verlangen afzonderlijk te worden geschut.  
Het mag de sluis pas invaren op aanwijzing van het sluispersoneel.  
Een klein schip, dat tezamen met andere schepen wordt geschut, mag de sluis echter eerst invaren na deze andere schepen.
4. Bij het naderen van een sluis, in het bijzonder op de wachtplaats, mag een schip een ander schip niet voorbijlopen.
5. In een sluis moet een schip zijn ankers geheel voorhalen; dezelfde verplichting geldt op een wachtplaats, voor zover de ankers niet worden gebruikt.

6. Bij het invaren van een sluis moet een schip zoveel snelheid verminderen als nodig is om stoten tegen de sluisdeuren of de beschermingsinrichtingen dan wel tegen andere schepen of drijvende voorwerpen te vermijden.

7. In een sluis:

a. moet een schip, indien stopstrepen op de sluiswanden zijn aangebracht, binnen de daardoor aangegeven grenzen ligplaats nemen;

b. moet tijdens het vullen en het ledigen van de sluis, totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, een schip zodanig zijn gemeerd en moet het zijn meerdraden zodanig vieren of doorhalen, dat het niet tegen de sluiswanden, de sluisdeuren of de beschermingsinrichtingen dan wel andere schepen of drijvende voorwerpen kan stoten;

c. mag een schip slechts voorwerpen die niet kunnen zinken als wrijfhout gebruiken, indien zij afneembaar zijn;

d. mogen een schip en een drijvend voorwerp geen water op het sluisbed dan wel op andere schepen of drijvende voorwerpen storten of laten vloeien;

e. mag een schip, zodra het is gemeerd en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, geen gebruik maken van zijn mechanische middelen tot voortbeweging;

f. moet een klein schip op enige afstand ligplaats nemen van een ander schip.

8. In een sluis en op de wachtplaats van een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van ten minste 10 m in acht nemen ten opzichte van een schip of een samenstel dat het blauwe licht, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, of de blauwe kegel, bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, voert. Deze verplichting geldt evenwel niet voor een schip of een samenstel dat eveneens dit licht of dit dagteken voert.

9. Een schip of een samenstel dat twee of drie blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, dan wel twee of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, voert, wordt afzonderlijk geschut.

10. Een schip of een samenstel dat het blauwe licht, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, of de blauwe kegel, bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, voert, wordt niet tegelijk met een passagiersschip geschut.

11. Het sluispersoneel kan, teneinde de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, dan wel het zonder oponthoud doorvaren van de sluis en het doelmatig gebruik daarvan, te verzekeren, aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

Een schip in de sluis en op de wachtplaats daarvan is verplicht aan deze aanwijzingen gevolg te geven.

#### **Artikel 6.28a**

##### *In - en uitvaren van sluisen*

1. Het invaren van een sluis wordt zowel des daags als des nachts geregeld door tekens die aan één zijde of aan weerszijden van de invaartopening worden getoond. Deze tekens betekenen:

a. twee rode lichten boven elkaar:

het invaren is verboden, de sluis wordt niet bediend;

b. één rood licht of twee rode lichten naast elkaar:

het invaren is verboden, de sluis is gesloten;

c. het doven van één der twee naast elkaar getoonde rode lichten, dan wel een rood licht en een groen licht naast elkaar:

het invaren is verboden, de sluis zal aanstonds worden geopend;

d. één groen licht of twee naast elkaar getoonde groene lichten:

het invaren is toegestaan.



2. Het uitvaren van een sluis wordt zowel des daags als des nachts geregeld door de volgende tekens:
  - a. één rood licht of twee rode lichten:  
het uitvaren is verboden;
  - b. één groen licht of twee groene lichten:  
het uitvaren is toegestaan.
3. Het rode licht of de rode lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken A.1 (bijlage 7).  
Het groene licht of de groene lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken E.1 (bijlage 7).
4. Bij het ontbreken van lichten of andere tekens mag een schip een sluis slechts in- en uitvaren op aanwijzing van het sluispersoneel.

#### **Artikel 6.29**

##### *Schutting bij voorrang*

- In afwijking van artikel 6.28, derde lid, hebben recht op schutting bij voorrang:
- a. schepen van de bevoegde autoriteit, alsmede brandweer-, politie- en douaneboten van de Oeverstaten, die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;
  - b. schepen waaraan de bevoegde autoriteit dat recht uitdrukkelijk heeft verleend.
- Een schip dat recht heeft op schutting bij voorrang moet op het voorschip de rode wimpel bedoeld in artikel 3.36 tonen.

#### **VI. SLECHT ZICHT; VAREN OP RADAR**

#### **Artikel 6.30**

##### *Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht*

1. Een varend schip moet bij slecht zicht een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden.  
Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich óf binnen gezichts- of gehoorafstand van de schipper van het schip of van het samenstel bevindt óf een spreekverbinding met hem heeft. Op een samenstel behoeft alleen het schip aan de kop van het samenstel de uitkijk te hebben.
2. Een schip moet gaan stilliggen, wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet. Bovendien moet, indien in een sleep het doen van mededelingen door tekens tussen de gesleepte lengten en het motorschip aan de kop van de sleep niet meer mogelijk is, de sleep op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.
3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen mag een schip dat gebruik maakt van radar de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die andere schepen ondervinden.
4. Het derde lid is niet van toepassing op een afvarende sleep.
5. Een schip moet bij het stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrij maken.
6. Een schip dat de vaart voortzet en dat is uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip -- schipverkeer moet uitluisteren op kanaal 10 en moet aan de andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

## Artikel 6.31

### *Geluidsseinen van een schip dat stilligt*

1. Een schip of een drijvend voorwerp dat bij slecht zicht in het vaarwater of in de nabijheid daarvan buiten havens en in het bijzonder daartoe door de bevoegde autoriteit bestemde plaatsen stilligt moet des daags, zodra en zolang het van een naderend schip één der seinen, voorgeschreven bij de artikelen 6.32, vierde lid onder a, 6.32, vijfde lid, of 6.33, eerste lid, hoort, geven:

- a. indien het zich (stroomafwaarts gezien) aan de linkerzijde van het vaarwater bevindt: «één reeks klokslagen»;
- b. indien het zich (stroomafwaarts gezien) aan de rechterzijde van het vaarwater bevindt: «twee reeksen klokslagen»;
- c. indien het niet zeker is, of het zich aan de linker- dan wel aan de rechterzijde van het vaarwater bevindt: «drie reeksen klokslagen». Dit sein moet eveneens des nachts worden gegeven.

2. Het schip moet deze seinen herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel zijn zij slechts op één schip van het samenstel van toepassing.

## Artikel 6.32

### *Varen op radar*

1. Een schip «vaart op radar» indien het gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht.

2. Een schip mag slechts op radar varen indien zowel een persoon die houder is van een diploma, afgegeven krachtens het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn, als een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.

Voor een schip waarvan in het certificaat van onderzoek aangetekend is dat het is goedgekeurd voor het voeren met behulp van radar door één persoon, behoeft de tweede persoon zich echter niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

3. Een op radar varend schip, duwstel en gekoppeld samenstel behoeven voorop geen uitkijk zoals voorgeschreven in artikel 6.30, eerste lid, te hebben, indien de schipper in staat is de vaart veilig voort te zetten.

4. Een in afvaart op radar varend schip moet, zodra het op het scherm een schip waarneemt waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden of wanneer het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn:

- a. het in artikel 4.06, eerste lid onder c, bedoelde drietonige sein geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen; deze bepaling is niet van toepassing op kleine schepen;
- b. de snelheid verminderen en zo nodig kop vóór stilhouden of opdraaien.

5. Een in opvaart op radar varend schip moet, zodra het het sein bedoeld in het vierde lid, onder a, hoort, of op het scherm een schip waarneemt, waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden, of wanneer het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, «één lange stoot» geven en per marifoon aan de van de andere kant komende schepen zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven, en of het al dan niet het blauwe bord en het witte flikkerlicht (artikel 6.04)

toont. Een klein schip mag evenwel slechts zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en naar welke zijde het uitwijkt.

Een in afvaart op radar varend schip moet per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en de hem aangewezen weg bevestigen of aangeven naar welke zijde het uitwijkt.

6. Het tweede, vierde en vijfde lid gelden ingeval van een sleep, een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

#### **Artikel 6.33**

##### *Geluidsseinen voor niet op radar varende schepen*

1. Een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel bevindt, die bij slecht zicht varen zonder gebruik te maken van radar, moeten als mistsein geven: «één lange stoot».

Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op een klein schip.

#### **Artikel 6.34**

##### *Bepalingen voor niet op radar varende schepen die het drietonig sein horen*

Een niet op radar varend schip moet, zodra het het drietonige sein bedoeld in artikel 6.32, vierde lid onder a, hoort:

a. indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt: deze oever aanhouden en, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;

b. indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, in het bijzonder wanneer het zich van de ene naar de andere oever begeeft: het vaarwater zoveel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

### **HOOFDSTUK 7**

#### **Regels voor het ligplaats nemen**

##### **Artikel 7.01**

##### *Algemene beginselen voor het ligplaats nemen*

1. Onverminderd de overige bepalingen van dit reglement moeten een schip en een drijvend voorwerp hun ligplaats zo dicht bij de oever kiezen, als hun diepgang en de plaatselijke omstandigheden veroorloven en in ieder geval zodanig, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.

2. Waar de scheepvaart ten gevolge van de gesteldheid van het vaarwater minder dan 40 m uit de oever moet varen, mag slechts één rij schepen langs de oever ligplaats nemen.

3. Onverminderd de door de bevoegde autoriteit opgelegde bijzondere voorwaarden, moeten drijvende inrichtingen een zodanige ligplaats innemen, dat het vaarwater vrij blijft voor de scheepvaart.

4. Een schip, een samenstel en een drijvend voorwerp die stilliggen, zomede een drijvende inrichting, moeten zodanig zijn verankerd of gemeerd, dat zij door verandering van hun positie geen gevaar of hinder voor andere schepen kunnen vormen, waarbij

met name rekening moet worden gehouden met wind en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

## **Artikel 7.02**

### *Ligplaats nemen*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen geen ligplaats nemen:
  - a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling het ligplaats nemen is verboden;
  - b. in een vak aangewezen door de bevoegde autoriteiten;
  - c. in een vak aangeduid door het teken A.5 (bijlage 7), waarbij het verbod van toepassing is aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht;
  - d. onder een brug of onder een hoogspanningslijn;
  - e. in een engte zoals bedoeld in artikel 6.07 en in de nabijheid daarvan, en in een vak waar als gevolg van het stilliggen een engte zou ontstaan en in de nabijheid daarvan;
  - f. waar in de vaarweg een andere vaarweg, daaronder begrepen een haven, uitmondt;
  - g. in het traject van een veerpont;
  - h. in de route van schepen die aan een aanlegplaats willen aanleggen of vandaar vertrekken;
  - i. op plaatsen om te keren, aangeduid door het teken E.8 (bijlage 7);
  - k. evenwijdig aan een schip dat het bord bedoeld in artikel 3.47 voert, binnen de afstand die op de witte driehoek van dit bord in meters is aangegeven;
  - l. in een vak aangeduid door het teken A.5.1 (bijlage 7), binnen de afstand te rekenen vanaf het teken, die daarop in meters is aangegeven.
2. Op een gedeelte van de vaarweg, waar het ligplaats nemen is verboden ingevolge het eerste lid, onder a tot en met d, mogen schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen evenwel ligplaats nemen op de bijzondere ligplaatsen, aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage 7), met inachtneming van de artikelen 7.03 tot en met 7.06.

## **Artikel 7.03**

### *Ankeren*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:
  - a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
  - b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

## **Artikel 7.04**

### *Meren*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet aan de oever meren:
  - a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling meren is verboden;

b. in een vak aangeduid door het teken A.7 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar het meren aan de oever ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel meren in een vak aangeduid door het teken E.7 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

3. Het is verboden bij meren of verhalen gebruik te maken van bomen, relingen, palen, perceelsafscheidings, zuilen, metalen ladders, leuningen enz.

#### **Artikel 7.05**

##### *Bijzondere ligplaatsen*

1. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door het teken E.5 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door het teken E.5.1 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen binnen de afstand te rekenen vanaf het teken die daarop in meters is aangegeven.

3. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door het teken E.5.2 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen tussen de beide afstanden, te rekenen vanaf het teken, die op het teken in meters zijn aangegeven.

4. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door het teken E.5.3 (bijlage 7) mogen aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht niet meer schepen en drijvende voorwerpen naast elkaar ligplaats nemen dan op het teken in Romeinse cijfers is aangegeven.

#### **Artikel 7.06**

##### *Gereserveerde ligplaatsen*

1. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.4, E.5.5, E.5.6 of E.5.7 (bijlage 7) mag slechts een tot de duwvaart behorend schip ligplaats nemen.

2. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.8, E.5.9, E.5.10 of E.5.11 (bijlage 7) mag slechts een schip ligplaats nemen dat niet tot de duwvaart behoort.

3. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.12, E.5.13, E.5.14 of E.5.15 (bijlage 7) mag zowel een tot de duwvaart behorend schip als een ander schip ligplaats nemen.

4. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.4, E.5.8 of E.5.12 (bijlage 7) mag slechts een schip, dat niet verplicht is één, twee of drie blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, of één, twee of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, te voeren, ligplaats nemen.

5. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.5, E.5.9 of E.5.13 (bijlage 7) mag slechts een schip, dat verplicht is één blauw licht bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, of één blauwe kegel, bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, te voeren, ligplaats nemen.

6. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.6, E.5.10 of E.5.14 (bijlage 7) mag slechts een schip, dat verplicht is twee blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, of twee blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, te voeren, ligplaats nemen.

7. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.7, E.5.11 of E.5.15 (bijlage 7) mag slechts een schip, dat verplicht is drie blauwe lichten, bedoeld in artikel

3.14, derde lid, of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, derde lid, te voeren, ligplaats nemen.

8. Op de bijzondere ligplaatsen moeten de schepen, indien geen andere voorschriften zijn gesteld, langs zijde van elkaar en zo dicht mogelijk bij de oever aan de zijde van de vaarweg, waar het teken is aangebracht, ligplaats nemen.

#### **Artikel 7.07**

##### *Ligplaats nemen in de nabijheid van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

1. Een schip moet bij het ligplaats nemen ten opzichte van schepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen, die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren, de volgende minimumafstanden in acht nemen:

a. 10 m ten opzichte van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat een blauw licht, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, voert;

b. 50 m ten opzichte van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat twee blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, of twee blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, voert;

c. 100 m ten opzichte van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat drie blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, derde lid, of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, derde lid, voert.

2. De verplichting bedoeld in het eerste lid, onder a, geldt niet:

a. voor een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat eveneens dit licht of dit dagteken voert;

b. voor een schip, dat dit licht of dit dagteken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring overeenkomstig randnummer 10.105, eerste lid, van het ADN, indien het voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip hetwelk ingevolge artikel 3.14, eerste lid, verplicht is een blauw licht of ingevolge artikel 3.32, eerste lid, verplicht is een blauwe kegel te voeren.

3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen in bijzondere gevallen afwijkingen toestaan.

#### **Artikel 7.08**

##### *Bewaking en toezicht*

1. Aan boord van een stilliggend schip dat is geladen met stoffen, genoemd in de bijlagen 9, 10 of 11, of dat na het vervoer van dergelijke stoffen nog niet is ontdaan van gassen die gevaar op kunnen leveren, moet zich voortdurend een terzake kundige bewaker bevinden. De bevoegde autoriteit kan echter een schip, dat in een haven stilligt, van deze verplichting vrijstelling verlenen.

2. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit daarvan vrijstelling heeft verleend.

## HOOFDSTUK 8

### Aanvullende bepalingen

#### Artikel 8.01

##### *Ten hoogste toegelaten lengte van schepen*

De lengte van een schip waarvan de kiel is gelegd na 31 december 1962 mag niet meer bedragen dan 110 m, behoudens bijzondere toestemming verleend door de bevoegde autoriteit van het te bevaren riviergedeelte.

#### Artikel 8.02

##### *Slepen van en door een duwstel*

1. Het is verboden een duwstel te slepen. Duwstellen mogen evenwel gesleept worden bij buitengewone plaatselijke omstandigheden, wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.

2. Een duwstel mag geen sleepdienst verrichten.

Een duwstel mag echter wel sleepdienst verrichten:

– in opvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 110 m respectievelijk 12 m,

– in afvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 86 m respectievelijk 12 m,

en wanneer dit bovendien is vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwboot.

Het samenstel, gevormd door een duwstel dat sleepdienst verricht, is een sleep zoals bedoeld in artikel 1.01, onder c; het duwstel is in dat geval gelijkgesteld met een motorschip aan de kop van een sleep.

#### Artikel 8.03

##### *Duwstellen met andere schepen dan duwbakken*

Een duwstel mag geen andere schepen dan duwbakken bevatten, tenzij zulks in het certificaat van onderzoek van de duwboot uitdrukkelijk is vermeld. Deze schepen moeten dan langszijde zijn vastgemaakt van het samenstel, gevormd door de duwboot en één of twee duwbakken in kiellinie daarvoor.

#### Artikel 8.04

##### *Duwstellen met zeeschipbakken*

Een zeeschipbak mag niet aan de kop van een duwstel worden geplaatst.

De bevoegde autoriteit van het te bevaren riviergedeelte kan evenwel afwijkingen toestaan. Deze afwijkingen moeten zijn gebaseerd op aanbevelingen, die door de bevoegde organen van de Oeverstaten en van België in gemeen overleg zijn vastgesteld.

#### Artikel 8.05

##### *Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel*

Het verplaatsen van een duwbak buiten het verband van een duwstel mag slechts geschieden:

- a. langsijde vastgemaakt van een motorschip dat het samenstel kop vóór kan laten stilhouden;
- b. gesleept of langsijde vastgemaakt, indien de duwbak is voorzien van een stuurinrichting die ten minste gelijkwaardig is aan die van een sleepschip van hetzelfde laadvermogen;
- c. langsijde vastgemaakt van een motorschip, indien dit samenstel normaal kan keren en dit in het certificaat van onderzoek van genoemd schip is vermeld;
- d. met bijzondere toestemming, geldig voor een enkele reis, zoals bedoeld in het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn;
- e. over korte afstanden bij het samenstellen of het ontbinden van een duwstel, overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit gegeven voorschriften dan wel met haar toestemming.

#### **Artikel 8.06**

##### *Koppelingen van duwstellen*

1. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren.
2. Het koppelen en het ontkoppelen moeten op eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.
3. De spanning op de koppelingen moet gelijk worden gehouden door geschikte inrichtingen, bij voorkeur door speciale lieren.

#### **Artikel 8.07**

##### *Marifooninstallatie van duwstellen*

Indien de lengte van een duwstel meer dan 110 m bedraagt, moet de duwboot zijn voorzien van een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip—schipverkeer.

#### **Artikel 8.08**

##### *Telefoonverbinding aan boord van duwstellen*

Indien de lengte van een duwstel meer dan 110 m bedraagt, moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de duwboot en de kop van het duwstel.

#### **Artikel 8.09**

##### *Verplaatsing van personen aan boord van duwstellen*

Personen aan boord van een duwstel moeten zich gemakkelijk en zonder gevaar kunnen verplaatsen. Bovendien moeten openingen die zouden kunnen ontstaan tussen de schepen van een duwstel zijn voorzien van geschikte beschermingsinrichtingen.

#### **Artikel 8.10**

##### *Aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van duwbakken*

Onverminderd artikel 1.08 moet zich op iedere varende duwbak een matroos bevinden, indien op deze duwbak vrouwen of kinderen verblijven.



## Artikel 8.11

### *Samenstelling van slepen*

1. De tussenruimte tussen het motorschip aan de kop van een sleep en de eerste gesleepte lengte mag niet meer dan 120 m bedragen. In een opvarende sleep die slechts één gesleepte lengte bevat waarvan het laadvermogen meer dan 600 t bedraagt, mag deze tussenruimte evenwel worden vergroot tot 200 m.
2. De tussenruimte tussen twee gesleepte lengten mag niet meer bedragen dan 100 m.
3. De tussenruimte tussen twee motorschepen aan de kop van een sleep mag niet meer bedragen dan 120 m.

## Artikel 8.12

### *Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep* (Bijlage 3: schetsen 78, 79, 80)

1. Het motorschip aan de kop van de sleep moet door klokslagen te kennen geven, dat het gaat varen, dat het gaat stilliggen, of dat het verlangt, dat één der gesleepte lengten losgooit. De klokslagen mogen eveneens worden gebruikt voor het doen van andere mededelingen binnen het verband van de sleep.
2. Indien het geven van klokslagen voor het doen van deze mededelingen niet voldoende is, kunnen in dringende gevallen ook seinen worden gegeven door middel van een fluit of een gelijkwaardig geluidsapparaat, mits dit voor de niet tot de sleep behorende schepen geen aanleiding tot verwarring kan geven.
3. De gesleepte lengten doen mededelingen aan het motorschip aan de kop van de sleep:
  - des daags: door middel van een vlag die moet kunnen worden gehesen tot een hoogte van ten minste 4 m boven het vlak door de inzinkingsmerken;
  - des nachts: door middel van het licht bedoeld in artikel 3.09, derde lid.Deze tekens betekenen:
  - a. wanneer zij in top zijn gehesen, dat het motorschip aan de kop van de sleep met volle kracht kan varen;
  - b. wanneer zij halfstok zijn gehesen, dat de gesleepte lengte aan het motorschip aan de kop van de sleep verzoekt met halve kracht te varen;
  - c. wanneer zij zijn neergehaald, dat de gesleepte lengte aan het motorschip aan de kop van de sleep verzoekt onmiddellijk zijn machines stil te zetten. Dit teken mag slechts in dringende gevallen worden gegeven. Het neergehaalde licht moet zichtbaar blijven.
4. De tekens die door een gesleepte lengte worden gegeven moeten onmiddellijk worden herhaald door de lengten die zich bevinden tussen deze lengte en het motorschip aan de kop van de sleep.
5. Bij het vertrek van een sleep mag een gesleepte lengte de vlag of het licht slechts hijsen, nadat de op die lengte volgende lengte van de sleep dat heeft gedaan.
6. Het gebruik van deze seinen en tekens kan worden vervangen door het doen van mededelingen door middel van marifoon.

## Artikel 8.13

### *Marifooninstallatie van bepaalde slepen en gekoppelde samenstellen*

1. Een motorschip, dat een hecht samenstel sleept waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, moet zijn voorzien van een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip–schipverkeer.

2. Indien twee motorschepen langsijde van elkaar vastgemaakt varen, het ene schip met de achtersteven naar voren, moet een voldoende communicatie tussen de beide stuurstellingen verzekerd zijn.

#### **Artikel 8.14**

##### *«Blijf weg»-sein*

1. Bij een gebeurtenis of een ongeval waardoor een vervoerde gevaarlijke stof zou kunnen vrijkomen moet, indien de bemanning niet in staat is de daaruit voor personen of voor de scheepvaart voortvloeiende gevaren op te heffen, het «blijf weg»-sein worden gegeven door:

- a. tankschepen die stoffen vervoeren bedoeld in de bijlagen 9 of 10 van dit reglement;
- b. schepen die stoffen vervoeren bedoeld in bijlage 11 van dit reglement.

Dit voorschrift geldt niet voor duwbakken en andere schepen niet zijnde motorschepen. Wanneer deze evenwel deel uitmaken van een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel, moet het «blijf weg»-sein worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van de sleep, het duwstel of het gekoppelde samenstel bevindt.

2. Het «blijf weg»-sein bestaat uit een geluids- en een lichtsein.

Het geluidssein bestaat uit een gedurende ten minste 15 achtereenvolgende minuten voortdurend herhalen van «één korte stoot», gevolgd door «één lange stoot». Gelijktijdig met het geluidssein moet het lichtsein bedoeld in artikel 4.01, tweede lid, worden getoond.

Het «blijf weg»-sein moet na ingeschakeld te zijn automatisch blijven functioneren; het bedieningsmechanisme moet zodanig zijn uitgevoerd, dat het sein niet ongewild in werking kan treden.

3. De schepen die het «blijf weg»-sein waarnemen, moeten alle maatregelen nemen, die nuttig zijn om het dreigende gevaar te vermijden. In het bijzonder moeten zij:

- a. indien zij in de richting van het gevaarsgebied varen, zich zo ver mogelijk hiervan verwijderd houden en zonodig keren;
- b. indien zij het gevaarsgebied reeds zijn gepasseerd, hun weg met een zo groot mogelijke snelheid vervolgen.

4. Aan boord van de schepen, bedoeld in het derde lid, dient men onmiddellijk alle vensters alsmede alle openingen naar buiten te sluiten, alle niet afgeschermd licht en vuren te doven, niet meer te roken, de hulpmotoren, waarvan het inwerking-zijn niet noodzakelijk is, af te zetten, en in het algemeen elke vorming van vonken te vermijden.

Ingeval het schip ligplaats gaat nemen, moeten alle motoren en hulpmotoren, die dan nog in werking zijn, worden afgezet.

5. Het vierde lid is eveneens van toepassing op schepen, die in de nabijheid van het gevaarsgebied stilliggen, wanneer zij het «blijf weg»-sein waarnemen; zonodig moet men het schip verlaten.

6. Bij het nemen van de in het derde tot en met het vijfde lid bedoelde maatregelen moet rekening worden gehouden met de stroom en de windrichting.

7. De schepen moeten de maatregelen, bedoeld in het derde tot en met het zesde lid, eveneens nemen, wanneer het «blijf weg»-sein vanaf de oever wordt gegeven.

8. De schippers van schepen die het «blijf weg»-sein waarnemen moeten daarvan voor zover mogelijk onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteiten.

## Artikel 8.15

### *Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren*

De volgende bepalingen gelden voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten:

a. Aan boord moet zich een veiligheidsrol bevinden, waarin de instructies voor de bemanning en het personeel staan ingeval van nood. Bovendien moeten gedragsregels voor de passagiers ingeval van lek raken, brand en schip verlaten aanwezig zijn. Veiligheidsrol en gedragsregels moeten op verscheidene zich daartoe lenende plaatsen worden opgehangen.

b. De bemanning en het personeel moeten op de hoogte zijn van de inhoud van de onder a genoemde veiligheidsrol en regelmatig over hun taken geïnstrueerd worden.

c. Gedurende de aanwezigheid van passagiers aan boord, moeten alle nooduitgangen volledig vrij van hindernissen zijn. De deuren en nooduitgangen van de vluchtwegen moeten van beide zijden gemakkelijk te openen zijn.

d. Bij het begin van iedere vaartocht die langer duurt dan één dag moeten de passagiers veiligheidsinstructies krijgen.

e. Zolang er zich passagiers aan boord bevinden moet des nachts ieder uur een ronde worden gelopen. Het lopen van deze ronde moet op een geschikte manier aantoonbaar zijn.

BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

HOOFDSTUK 9

Bijzondere vaarregels en bijzondere regels voor het ligplaats nemen

Artikel 9.01

*Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn*

1. Dit artikel geldt voor het gehele traject tussen kmr. 173.55 (begin van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Kembs) en kmr. 335.70 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Iffezheim), met inbegrip van het zijkanaal tussen kmr. 173.55 en kmr. 226.54 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Vogelgrün) en de omleidingen van de gekanaliseerde Rijn te Marckolsheim, Rheinau, Gerstheim en Straatsburg.

2. De artikelen 6.04 en 6.05 zijn niet van toepassing op de hiervoor genoemde trajecten.

3. Een schip moet bij ontmoeten zo nodig zijn stuurboordswal houden om het voorbijvaren zonder gevaar bakboord op bakboord te kunnen doen geschieden.

4. In afwijking van het tweede en derde lid mag een schip, dat zich in de onmiddellijke omgeving van de sluisen bevindt, verzoeken, dat het voorbijvaren overeenkomstig de artikelen 6.04 en 6.05 stuurboord op stuurboord zal plaatsvinden mits het zich er van heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan. Het zelfde geldt bovendien voor kanaalspitsen (38,50 m), al dan niet gesleept, in opvaart op de volgende riviergedeelten:

- stuwwand Rheinau tussen kmr. 244.00 en de sluisen te Marckolsheim;
- stuwwand Marckolsheim tussen kmr. 228.00 en de sluisen te Vogelgrün.

5. Een schip mag op de Rijn boven- en benedenstrooms van een stuw de grenslijn niet overschrijden die op iedere oever is aangeduid door een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7).

6. Een schip mag niet de toe- en afvoerkanalen van de elektrische centrales binnenvaren. Het begin en het einde van deze kanalen zijn aangeduid door een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7).

7. Een schip mag slechts keren in de zwaaikommen, gelegen stroomopwaarts van de wachtplaatsen bovenstrooms van de sluisen, op de wachtplaatsen benedenstrooms van de sluisen en in het afvoerkanaal benedenstrooms van de laatste sluis.

8. Een schip mag slechts ligplaats nemen en aanleggen op de wachtplaatsen van de sluisen en in het afvoerkanaal benedenstrooms van de laatste sluisen.

9. Het verbod om te keren, ligplaats te nemen en aan te leggen, bedoeld in het zevende en achtste lid, geldt niet voor een schip dat:

a. moet laden of lossen op een daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats;

b. om dwingende redenen van veiligheid verplicht is te gaan stilliggen.

10. Een schip met een grotere lengte dan 95 m mag geen gebruik maken van de kleine sluis van het sluiscomplex te Kembs. Schepen met een grotere breedte dan 11,40 m mogen geen gebruik maken van de kleine sluisen van de andere sluiscomplexen van het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn.

11. Op het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn tot kmr. 294.00 mag de ten minste voorgeschreven hoogte van de lichten en dagtekens, bedoeld in de artikelen 3.08, 3.09, 3.10, 3.13, 3.14, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 en 3.48, zoveel worden verminderd als nodig is om onder kunstwerken te kunnen doorvaren, waarbij alle maatregelen moeten worden genomen om te verzekeren, dat de verschillende lichten en de dagtekens zichtbaar blijven.

## Artikel 9.02

### *Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels*

1. Dit artikel geldt voor het ontmoeten:
  - a. op het riviergedeelte tussen de uitmonding van de Neckar (kmr. 428.20) en Lorch (kmr. 540.20);
  - b. op het riviergedeelte tussen Duisburg (kmr. 769.00) en de Duits-Nederlandse grens (kmr. 857.68).
2. In afwijking van artikel 6.04 moeten een opvarend schip en een afvarend schip bij het ontmoeten zo ver stuurboord houden als nodig is om het voorbijvaren zonder gevaar bakboord op bakboord te kunnen doen geschieden.
3. Een opvarend schip mag verlangen, dat het voorbijvaren overeenkomstig artikel 6.04 stuurboord op stuurboord plaatsvindt, wanneer het zich naar een nevenvaarweg, een haven, een laad- of losplaats, een steiger of een ligplaats aan de rechteroever wil begeven. Het mag dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken, indien het zich er van heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.
4. In afvaart mag:
  - a. een passagiersschip dat een geregelde dienst onderhoudt en waarvan het toegelaten maximum aantal passagiers niet minder dan 300 personen bedraagt, wanneer het wil aanleggen aan een aanlegplaats, die aan de linkeroever is gelegen,
  - b. een sleep die om te kunnen opdraaien de linkeroever wil houden,
  - c. een duwstel, indien het zich naar een laad-, los- of aanlegplaats of een ligplaats aan de linkeroever wil begeven,van een opvarend schip verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. Zij mogen dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken, indien zij zich er van hebben vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.
5. Een afvarend schip, als bedoeld in het vierde lid, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord wil doen geschieden, moet tijdig «twee korte stoten» geven en bovendien de in artikel 6.04, derde lid, bedoelde tekens tonen.

Een opvarend schip moet aan het verlangen van het afvarende schip voldoen en dit bevestigen door het geven van «twee korte stoten» en het tonen van de in artikel 6.04, derde lid, bedoelde tekens.

Zodra te vrezen is, dat de bedoeling van het afvarende schip door het opvarende schip niet is begrepen, moet het afvarende schip de in de eerste alinea van dit lid bedoelde geluidssignalen herhalen.
6. Artikel 6.05 is niet van toepassing.

## Artikel 9.03

### *Verbod tot voorbijlopen riviergedeelte Basel*

Een schip mag een ander schip niet voorbijlopen tussen de Mittlere Brücke (kmr. 166.60) en de Dreirosenbrücke (kmr. 167.80) te Basel. Dit verbod geldt niet voor een klein schip of voor een schip dat daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen, voor zover het tijdens het voorbijlopen de veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar brengt.

## Artikel 9.04

### *Varen op gelijke hoogte door slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen*

Een sleep, een duwstel en een gekoppeld samenstel, met uitzondering van een duwstel waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer bedragen dan

110 m, respectievelijk 12 m, mogen niet op gelijke hoogte varen met een andere sleep, duwstel of gekoppeld samenstel:

- a. tussen de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn en Mannheim;
- b. tussen Lorch en St. Goar;
- c. tussen de uitmonding van het kanaal Wesel-Datteln (kmr. 813.20) en de oude spoorbrug bij Wesel (kmr. 815.28).

#### **Artikel 9.05**

##### *Kop vóór stilhouden*

In afwijking van artikel 6.21, tweede lid, is een duwstel of gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer dan 86 m of waarvan de breedte meer dan 24 m bedraagt, alsmede een motorschip waarvan de lengte meer dan 86 m bedraagt, niet verplicht kop vóór te kunnen stilhouden op de vakken van het Binger Loch (kmr. 530.30–kmr. 531.40) en van het Wilde Gefähr (kmr. 544.30–kmr. 545.00).

#### **Artikel 9.06**

##### *Beperkingen van de scheepvaart*

###### *1. Lorch – St. Goar*

a. Tussen Lorch (kmr. 540.20) en St. Goar (kmr. 556.00) moet een opvarend schip de linkeroever en een afvarend schip de rechteroever houden.

b. Een opvarend schip of een afvarend schip als bedoeld in artikel 9.02, vierde lid, mag onder de in artikel 9.02, derde of vierde lid, genoemde voorwaarden verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. In dat geval moeten geluidsseinen worden gegeven en dagtekens worden getoond overeenkomstig artikel 9.02, vijfde lid.

Artikel 6.05 is niet van toepassing.

###### *2. Monding van de Moezel*

Tussen kmr. 592.05 en kmr. 593.55 moet een opvarend schip dat niet de Moezel wil invaren ten minste 80 m uit de linkeroever blijven.

###### *3. Duisburg-Ruhrort*

a. Alvorens de havens van Hochfeld, de buitenhaven van Duisburg, de Parallelhaven van Duisburg, het havenkanaal van Ruhrort en de voorhaven van Ruhrort in te varen, moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag eerst invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien.

b. Tussen kmr. 775.50 en kmr. 785.50 is zeilen zonder vergunning overeenkomstig artikel 1.23 verboden.

###### *4. Wesel*

Alvorens het kanaal Wesel-Datteln in te varen moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag eerst invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de kanaalmond kan overzien.

#### **Artikel 9.07**

##### *Beperkingen van de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen–St. Goar*

Tussen Bingen (kmr. 530.00) en St. Goar (kmr. 556.00) is afvaart verboden van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang, behoudens bijzondere toestemming, verleend door de bevoegde autoriteit.

## **Artikel 9.08**

### *Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer*

Een schip dat bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer (k.m.r. 857.40) vaart moet zijn stuurboordswal houden.

Artikel 4.06, eerste lid onder c, is niet van toepassing.

Een op radar varend schip in afvaart moet in plaats van het drietonige sein, bedoeld in artikel 6.32, vierde lid onder a, «één lange stoot» geven.

## **Artikel 9.09**

### *Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz*

1. Een schip mag varen:
  - a. op de Lampertheimer Altrhein vanaf de monding tot aan de stuw bij Lampertheim;
  - b. op de hoofdtak van de Stockstadt-Erfelder Altrhein vanaf de monding tot de laadplaats van Stockstadt en uitsluitend in de gemarkeerde vaargeul;
  - c. op de Ginsheimer Altrhein vanaf de monding tot de laadplaats van Mainz-Ginsheim.
2. Een schip mag op deze oude Rijnarmen niet sneller varen dan 12 km per uur.

## **Artikel 9.10**

### *Bepalingen met betrekking tot de reden*

1. De begrenzing van de reden wordt op de betreffende oever aangeduid door het teken C.4 (bijlage 7) voorzien van een rechthoekig onderbord met de letter «R»; eventueel kan het teken worden voorzien van een wit driehoekig bord waarop in zwarte cijfers de lengte van de rede staat aangegeven.
2. Op de reden mag een schip slechts ligplaats nemen:
  - a. op de overeenkomstig artikel 7.06 aangeduide gereserveerde ligplaatsen;
  - b. voor laad- of loswerkzaamheden op de daartoe bestemde plaatsen; de toegang naar deze plaatsen moet indien nodig worden vrijgehouden.
3. Een schip, waarvoor niet in een gereserveerde ligplaats is voorzien, mag slechts dan op de rede ligplaats nemen, wanneer hem door de bevoegde autoriteit een plaats is aangewezen.
4. Op de reden mogen de schepen in ten hoogste drie rijen langs zijde van elkaar ligplaats nemen, tenzij bij bijzondere bepalingen voor bepaalde reden dit aantal wordt beperkt of op grond van artikel 7.05, tweede, derde of vierde lid, een afwijkende maatregel wordt vastgesteld.
5. Een schip moet gevolg geven aan de «Voorschriften betreffende de reden op de Rijn» (bijlage 12).

## **HOOFDSTUK 10**

### **Beperking van de scheepvaart bij hoogwater en laagwater**

#### **Artikel 10.01**

##### *Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer*

1. Tussen de Mittlere Brücke te Basel (k.m.r. 166.64) en de sluis te Kembs (k.m.r. 179.10) alsmede tussen de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn en het Spijksche Veer (k.m.r. 857.40) gelden bij hoogwater, indien de

waterstand zich tussen hoogwaterpeil I en II bevindt, voor de scheepvaart de volgende beperkingen:

- a. een schip, met uitzondering van een klein schip niet zijnde een motorschip, moet in afvaart zoveel mogelijk het midden van de rivier en in opvaart zoveel mogelijk het middelste derde gedeelte van de breedte van de rivier houden; als breedte van de rivier geldt de afstand tussen de oeverlijnen; tijdens het varen, met inbegrip van het voorbijlopen, mogen zich ten hoogste twee eenheden naast elkaar bevinden;
  - b. daar waar de plaatselijke omstandigheden het noodzakelijk maken dichter bij de oever te varen dan onder a is aangegeven moeten de in dat lid bedoelde schepen desalniettemin zo ver mogelijk uit de oevers blijven en hun snelheid verminderen;
  - c. artikel 9.02 is van toepassing; tussen Lorch (kmr. 540.20) en St. Goar (kmr. 556.00) moet een opvarend schip in het middelste derde gedeelte van de rivier zo dicht de linkeroever aanhouden, dat het ontmoeten met een afvarend schip zonder gevaar bakboord op bakboord kan geschieden;
  - d. onverminderd artikel 6.20 mag een afvarend schip ten opzichte van de oever niet sneller varen dan 20 km per uur;
  - e. na het overschrijden van het hoogwaterpeil I mag op de betreffende riviervakken een schip slechts varen, indien het is uitgerust met een radio of een marifooninstallatie. Het moet de radio en, voor zover het er mee is uitgerust, de marifooninstallatie, op ontvangen ingeschakeld hebben.
2. Een schip mag in het bij het derde lid genoemde vak niet varen, indien de waterstand het hoogwaterpeil II voor dat vak bereikt heeft of overschrijdt. Dit is niet van toepassing op het oversteken van de vaarweg.
3. De in het eerste en tweede lid genoemde hoogwaterpeilen die gelden voor de open afvaart en bij dat peil genoemde vakken zijn:

AFVAART Hoogwaterpeil		TRAJECT	OPVAART Hoogwaterpeil	
I	II		I	II
		Basel (kmr. 166.64)		
Rheinfelden 350	450	<b>Basel—Sluizen te Kembs</b> Kembs (kmr. 179.10)	Rheinfelden 350	450
		Sluizen te Iffezheim (kmr. 334.00)		
Maxau 670	720	<b>Sluizen te Iffezheim—Germersheim</b> Germersheim (kmr. 384.00)	Maxau 670	720
Speijer 670	720	<b>Germersheim—Mannheim/Rheinau</b> Mannheim—Rheinau (kmr. 412.00)	Speijer 670	720
Mannheim 640	760	<b>Mannheim/Rheinau—Mannheim/ Sandhofen</b> Mannheim—Sandhofen (kmr. 431.50)	Mannheim 710	760
Worms 490	650	<b>Mannheim/Sandhofen—Gernsheim</b> Gernsheim (kmr. 462.00)	Worms 490	650
Mainz 475	630	<b>Gernsheim—Eltville</b> Eltville (kmr. 511.00)	Mainz 475	630
Bingen 350	500	<b>Eltville—Lorch</b> Lorch (kmr. 540.00)	Bingen 350	500
Kaub 460	640	<b>Lorch—St. Goar</b>	Kaub 460	640



AFVAART Hoogwaterpeil		TRAJECT	OPVAART Hoogwaterpeil	
I	II		I	II
		St. Goar (kmr. 556.00)		
Salzig 460	650	<b>St. Goar—Oberspay</b>	Salzig 460	650
		Oberspay (kmr. 578.00)		
Koblenz 470	650	<b>Oberspay—Engers</b>	Koblenz 470	650
		Engers (kmr. 601.00)		
Andernach 550	760	<b>Engers—Bad Breisig</b>	Andernach 550	760
		Bad Breisig (kmr. 624.00)		
Oberwinter 490	680	<b>Bad Breisig—Mondorf</b>	Oberwinter 490	680
		Mondorf (kmr. 660.00)		
Keulen 620	830	<b>Mondorf—Baumberg</b>	Keulen 620	830
		Baumberg (kmr. 716.00)		
Düsseldorf 710	880	<b>Baumberg—Krefeld</b>	Düsseldorf 710	880
		Krefeld (kmr. 763.00)		
Duisburg—Ruhrort 930	1130	<b>Krefeld—Orsoy</b>	Duisburg—Ruhrort 930	1130
		Orsoy (kmr. 794.00)		
Wesel 870	1060	<b>Orsoy—Rees</b>	Wesel 870	1060
		Rees (kmr. 837.00)		
Emmerich 700	870	<b>Rees—Spijsche Veer</b>	Emmerich 700	870
		Spijsche Veer (kmr. 857.40)		

4. Tussen de sluis te Kembs van het Grand Canal d'Alsace en de meest benedenstrooms gelegen sluisen van de gekanaliseerde Rijn wordt de scheepvaart bij hoogwater als volgt geregeld:

a. tussen de meest bovenstrooms gelegen voorhaven van de sluis te Kembs en de meest bovenstrooms gelegen voorhaven van de sluis te Vogelgrün gelden voor de scheepvaart geen beperkingen bij hoogwater. De bevoegde autoriteit kan echter, om concentraties van schepen in de voorhavens van de sluisen te Kembs en Vogelgrün te vermijden, de schepen over de voorhavens van de verschillende sluisen verdelen;

b. wanneer, tussen de sluisen te Vogelgrün en de meest benedenstrooms gelegen sluisen van de gekanaliseerde Rijn, op de benedenhoofden van de sluisen het hoogwaterpeil II wordt bereikt of overschreden, worden de sluisen van het desbetreffende pand buiten gebruik gesteld;

c. op het riviervak tussen de zuidelijke voorhaven (kmr. 291.30) en de noordelijke voorhaven (kmr. 295.50) van de haven van Straatsburg wordt de scheepvaart gestremd indien de hoogst bevaarbare waterstand wordt bereikt, voor de afvaart door middel van een bij kmr. 291.30 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7) en voor de opvaart door middel van een bij kmr. 294.50 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7).

#### Artikel 10.02

##### *Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar*

Tussen St. Goar en Bingen is het stroomopwaarts slepen van een half uur na zonsopgang tot een half uur voor zonsopgang verboden, zodra de waterstand aan de peilschaal te Kaub minder dan 1,00 m bedraagt. Dit verbod geldt echter niet voor een

sleep die uit minder dan twee schepen bestaat (een extra slepend motorschip tussen Trechtingshausen en Bingen niet meegerekend) of voor een gesleept duwstel.

### Artikel 10.03

#### *Beperking van het ontmoeten van duwstellen onderling bij laagwater te Nijmegen*

Op het vak van de Waal tussen kmr. 882.00 en kmr. 885.50 is het ontmoeten van afvarende duwstellen waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt en opvarende duwstellen waarvan de lengte meer dan 110 m en de breedte meer dan 12 m bedraagt verboden, wanneer de waterstand aan de peilschaal te Lobith minder dan 9,20 m bedraagt. In verband daarmee zijn op deze duwstellen de volgende bepalingen van toepassing:

a. bij het naderen van het bedoelde vak moeten deze duwstellen zich enige malen melden op kanaal 10 en moeten zij uitluisteren op dit kanaal van de marifooninstallatie. Tijdens de vaart op het vak dient voortdurend te worden uitgeluisterd;

b. een opvarend duwstel moet, indien te voorzien is, dat het een afvarend duwstel zal ontmoeten, benedenstrooms van het bedoelde vak stilhouden, totdat het afvarend duwstel het vak is doorgevaren;

c. wanneer een opvarend duwstel het bedoelde vak reeds is binnengevaren, moet een afvarend duwstel bovenstrooms van het vak stilhouden, totdat het opvarende duwstel het vak is doorgevaren.

## HOOFDSTUK 11

### Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en andere samenstellen

#### Artikel 11.01

*Vervallen*

#### Artikel 11.02

##### *Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen*

1. Een duwstel mag de hierna genoemde afmetingen niet overschrijden:

Traject		Lengte in m	Breedte in m
I	Basel-sluis te Iffezheim zowel in op- als in afvaart		
a.	sluizen te Kembs:		
	grote sluis	180 m*	22,80 m
	kleine sluis	95 m	22,80 m
b.	sluizen te Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rheinau:		
	grote sluis	183 m*	22,80 m
	kleine sluis	183 m*	11,40 m
c.	sluizen te Gerstheim en Straatsburg:		
	grote sluis	185 m	22,80 m
	kleine sluis	185 m	11,40 m
d.	sluizen te Gamsheim en Iffezheim	270 m	22,80 m

Traject		Lengte in m	Breedte in m
II	Sluizen te Iffezheim—Karlsruhe/Maxau (kmr. 363.00) zowel in op- als in afvaart	185 m	22,80 m
III	Karlsruhe/Maxau (kmr. 363.00)—Lorch	185 m	22,80 m
	a. zowel in op- als in afvaart b. in afvaart bovendien	153 m	34,20 m***
IV	Lorch—St. Goar		
	a. in opvaart b. in afvaart	185 m 110 m**	22,80 m 22,80 m
V	St. Goar—Spijksche Veer (kmr. 857.40)		
	a. zowel in op- als in afvaart b. in afvaart bovendien	185 m 153 m	22,80 m 34,20 m***
VI	Spijksche Veer (kmr. 857.40)—Gorinchem		
	a. zowel in op- als in afvaart b. in afvaart bovendien	185 m 150 m	22,80 m 33,60 m
VII	Pannerden—Lekkanaal zowel in op- als in afvaart	110 m**	17 m**
VIII	Lekkanaal—Krimpen		
	zowel in op- als in afvaart	hetzij 110 m 185 m****	22,80 m 12 m

\* De bevoegde autoriteit kan een lengte tot 185 m toelaten. In dat geval is art. 6.28, zevende lid onder a en e, niet van toepassing.

\*\* De bevoegde autoriteit kan duwstellen met grotere afmetingen toelaten.

\*\*\* De langszijde van de duwboot gekoppelde duwbakken mogen niet geladen zijn.

\*\*\*\* Het duwstel moet zijn uitgerust met een vanuit de stuurhut van de duwboot bedienbare actieve kopbesturing van voldoende vermogen.

Benedenstrooms van de sluis te Iffezheim mag de lengte van een duwstel met ten hoogste 8 m worden vergroot en mag de breedte van de duwboot van 11,40 m op 15 m worden gebracht, mits

- de duwboot niet langer is dan 40 m,
- het gedeelte van het duwstel, dat zich vóór de duwboot bevindt, niet langer is dan 153 m,
- de duwboot in de as van het duwstel is geplaatst en
- de snelheid van het duwstel ten opzichte van het water ten minste 13 km/h kan bedragen.

2. Op het gedeelte tussen Iffezheim en Lauterburg worden, wanneer de waterstand aan de peilschaal Maxau 3,90 m of minder bedraagt, de maximaal toegelaten afmetingen als volgt verminderd:

- a. in opvaart: 185 m lang- 11,40 m breed;
- b. in afvaart: 110 m lang- 22,80 m breed.

3. Bij laagwater mag de breedte van een duwstel in afvaart op de gedeelten Lauterburg—Bingen en St. Goar—Spijksche Veer (kmr. 857.40) niet meer bedragen dan 22,80 m. Deze bepaling is van toepassing zolang de waterstand aan de volgende peilschalen minder bedraagt dan:

- voor het gedeelte Spijksche Veer—Rolandswerth aan de peilschaal te Ruhrort: 2,10 m,
- voor het gedeelte Rolandswerth—Lauterburg aan de peilschaal te Kaub: 1,20 m.

4. De bevoegde autoriteiten van de te bevaren gedeelten kunnen bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur duwstellen toelaten met grotere afmetingen dan die welke in de tabel van het eerste en tweede lid zijn vastgesteld.

### Artikel 11.03

#### *Ten hoogste toegelaten afmetingen van hechte samenstellen*

De afmetingen van een hecht samenstel van schepen dat geen duwstel is mag de ten hoogste toegelaten afmetingen van een duwstel voorgeschreven bij artikel 11.02 niet overschrijden.

## HOOFDSTUK 12

### Riviergedeelten waar de scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld

#### Artikel 12.01

##### *Vervallen*

#### Artikel 12.02

##### *Waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel–St. Goar*

1. In het riviergedeelte Oberwesel–St. Goar zijn de volgende waarschuwingsposten opgesteld:

- Post A: kmr. 550.57, linkeroever, bij de Ochsenturm te Oberwesel;
- Post B: kmr. 552.80, linkeroever, bij de Kammereck;
- Post C: kmr. 553.61, linkeroever, bij de Betteck;
- Post D: kmr. 554.34, linkeroever, tegenover de Loreley;
- Post E: kmr. 555.43, linkeroever, bij Die Bank.

2. De nadering van afvaart, met uitzondering van kleine schepen, wordt aan de opvaart aangekondigd door de waarschuwingsposten C, D en E. Op de betreffende gedeelten toont elke waarschuwingspost zijn tekens aan de opvaart, op boven elkaar geplaatste borden als volgt:

Bord	Nr. van het gedeelte	Begin en einde van het gedeelte
Post C		
boven	1	kmr. 550.57–551.30
midden	2	kmr. 551.30–552.11
onder	3	kmr. 552.11–554.34
Post D		
boven	1	kmr. 550.57–551.30
midden	2	kmr. 551.30–552.11
onder	3	kmr. 552.11–554.34
Post E		
boven	3	kmr. 552.11–554.34
onder	4	kmr. 554.34–555.43

3. De door de waarschuwingsposten gegeven tekens hebben voor de betreffende gedeelten de volgende betekenis:

– drie witte lichtstrepen in de vorm van een driehoek: op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één gekoppeld samenstel of één duwstel waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt;

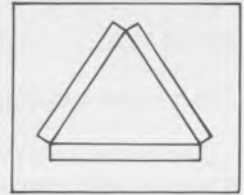


fig. 1

– twee witte lichtstrepen in de vorm van een dak: op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één gekoppeld samenstel of één duwstel waarvan de lengte niet meer dan 110 m bedraagt of één sleep;



fig. 2

– een naar rechts neigende witte lichtstreep: op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één alleenvarend schip;

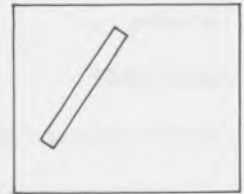


fig. 3

– een horizontale witte lichtstreep: op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.

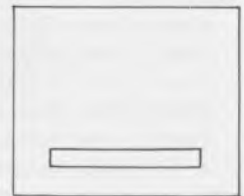


fig. 4

Het teken van figuur 1 wordt getoond, indien in afvaart, tegelijk met een gekoppeld samenstel of een duwstel waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, een gekoppeld samenstel of een duwstel waarvan de lengte niet meer dan 110 m bedraagt, een sleep of een alleenvarend schip nadert. Het teken van figuur 2 wordt getoond, indien in afvaart, tegelijk met een gekoppeld samenstel of een duwstel waarvan de lengte niet meer dan 110 m bedraagt of een sleep, een alleenvarend schip nadert.

4. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

– op post A een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

aan de afvaart wordt aangeduid, dat de opvaart is gewaarschuwd;

– op post B een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen;

– op post E een alleen voor de opvaart zichtbaar wit licht:

tussen Die Bank en de Loreley bevinden zich opvarend ten minste twee duwstellen of een duwstel en een gekoppeld samenstel of twee gekoppelde samenstellen;

een alleen voor de opvaart zichtbaar wit flikkerlicht:

een afvarend passagiersschip wil in St. Goar aanleggen.

5. Afvarende passagiersschepen die in St. Goar willen aanleggen moeten tussen de Kammereck en St. Goar op het voorschip een blauw-witte vlag voeren.

6. Wanneer de afvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid.

Wanneer de opvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid.

### **Artikel 12.03**

#### *Kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede*

1. In de nabijheid van de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede worden tekens gegeven:

– bij kmr. 928.00 (rechteroever) en kmr. 928.75 (rechteroever) om de afvaart te waarschuwen en

– bij kmr. 929.50 (linkeroever) om de opvaart te waarschuwen.

2. Deze tekens hebben de volgende betekenis:

– een geel flikkerlicht geeft aan, dat schepen varende zijn van de sluis te Wijk bij Duurstede naar de kruising, en

– twee boven elkaar geplaatste gele flikkerlichten geven aan, dat schepen varende zijn van de sluis te Ravenswaaij naar de kruising.

3. In afwijking van artikel 11.02, eerste lid, bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varend op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 193 m (lengte) en 22,80 m (breedte).

## **HOOFDSTUK 13**

### **Bijzondere voorschriften met betrekking tot de vaart met kanaalspitsen op het riviergedeelte Basel (Mittlere Rheinbrücke) tot de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn**

#### **Artikel 13.01**

##### *Kentekens van schepen*

De bij artikel 2.01 voorgeschreven kentekens kunnen worden vervangen door die welke zijn voorgeschreven of toegestaan op het Rhône-Rijnkanaal.

#### **Artikel 13.02**

##### *Inzinkingsmerken*

De bij artikel 2.04, eerste lid, voorgeschreven inzinkingsmerken kunnen worden vervangen door ten minste één ijkmerk of ijkplaat aan elke zijde van het schip, aangebracht ingevolge de geldende Internationale overeenkomst betreffende de meting van binnenschepen.

In afwijking van artikel 1.07, eerste lid, wordt de inzinking van schepen als volgt begrensd:

– de inzinking mag niet groter zijn dan die welke overeenkomt met de onderkant van de inzinkingsmerken dan wel van de ijkmerken of de ijkplaten;

– de inzinking mag niet groter zijn dan die welke overeenkomt met een vlak, liggende 30 cm beneden het laagste punt waarboven het schip niet meer waterdicht is;

– de inzinking mag niet hoger liggen dan de bovenkant van het gangboord op zijn laagste punt.

**Artikel 13.03**

*Diepgangsschalen*

Artikel 2.04, tweede lid, is niet van toepassing.

**Artikel 13.04**

*Kentekens van ankers*

Artikel 2.05, eerste lid, is niet van toepassing.

**Artikel 13.05**

*Samenstelling van slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen*

De in artikel 6.21, derde lid, bedoelde aantekening in het certificaat van onderzoek kan worden vervangen door een getuigschrift, afgegeven door de bevoegde autoriteit.







**Bijlagen behorende bij het Koninklijk besluit van 30 juni 1983, Stb. 389, houdende vaststelling van het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1983:**

**RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT 1983**

**VOORSCHRIFTEN OMTRENT DE KLEUR EN DE STERKTE DER LICHTEN,  
ALSMEDE OMTRENT DE GOEDKEURING DER NAVIGATIELANTAARNS  
VOOR DE RIJNVAART**

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

## Bijlage 1

Letter of lettercombinatie ter onderscheiding van het land waar de thuishaven of de plaats van teboekstelling van een schip is gelegen

A : Oostenrijk  
B : België  
BG : Bulgarije  
CH : Zwitserland  
CS : Tsjechoslowakije  
D : Duitsland  
F : Frankrijk  
I : Italië  
L : Luxemburg

M : Hongarije  
N : Nederland  
NO : Noorwegen  
P : Portugal  
PL : Polen  
R : Roemenië  
SU : Unie van Socialistische  
Sovjet-Republieken  
YU : Joegoslavië

## Bijlage 2

Niet overgenomen

OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

I. Algemeen

1. De in deze bijlage opgenomen schetsen hebben slechts een verduidelijkend karakter; men dient zich te houden aan de tekst van het reglement die uitsluitend rechtsgeldigheid bezit.
2. Een duwstiel, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedraagt, wordt beschouwd als een alleenvarend motorschip van dezelfde lengte.
3. Verklaringen:

vast licht dat rondom schijnend is (een licht dat schijnt over een boog van de horizon van 360°)



vast licht dat schijnt over een beperkte boog van de horizon



flikkerlicht



vlag of bord met een lengte en een breedte van ten minste 1 m



bol met een middellijn van ten minste 0,60 m



cylinder met een hoogte van ten minste 0,80 m en een middellijn van ten minste 0,50 m



kegel met een hoogte van ten minste 0,60 m en een middellijn van het grondvlak van ten minste 0,60 m



ruit met een hoogte van ten minste 0,80 m en een middellijn van ten minste 0,50 m



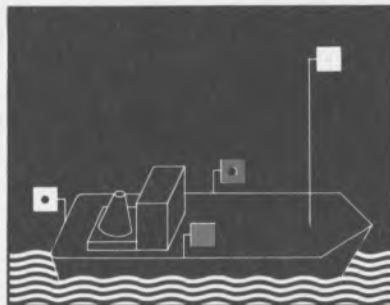
Een voor de waarnemer niet zichtbaar licht is met een punt in het midden aangeduid.

De schetsen op zwarte ondergrond stellen de lichten voor.

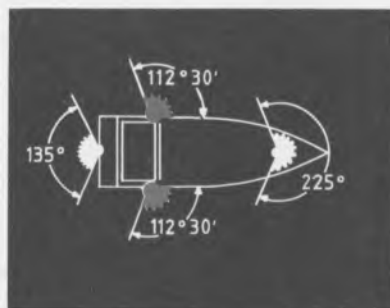
## II. LICHTEN

### II.A. Lichten tijdens het varen

- II.A.1 Artikel 3.08 –  
Alleenvarend motorschip**  
lid 1 Lengte ten hoogste 110 m  
*toplicht:*  
wit krachtig licht  
*boordlichten:*  
groen helder licht  
rood helder licht  
*heklicht:*  
wit gewoon licht of  
wit helder licht



1



2

- lid 2 Lengte meer dan 110 m bovendien  
*een tweede toplicht:*  
wit krachtig licht



3

**II.A.2 Artikel 3.09 –  
Sleep**

lid 1 Bij één motorschip aan de kop van de sleep

*toplichten:*

twee witte krachtige lichten

*boordlichten:*

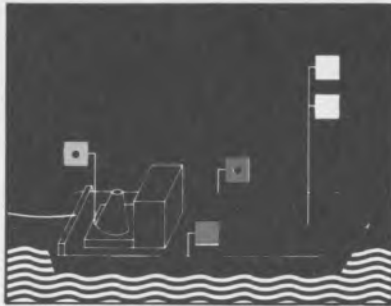
groen helder licht

rood helder licht

*heklicht:*

geel gewoon licht of

geel helder licht

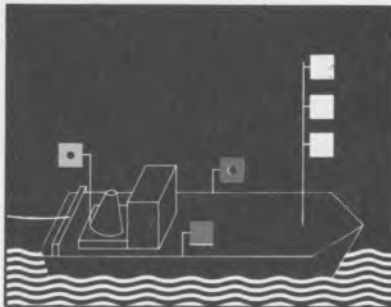


4

lid 2 Bij verscheidene motorschepen aan de kop van een sleep die naast elkaar varen bovendien

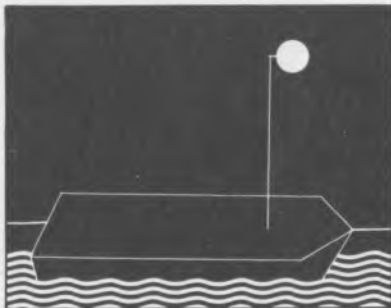
*een derde toplicht:*

wit krachtig licht



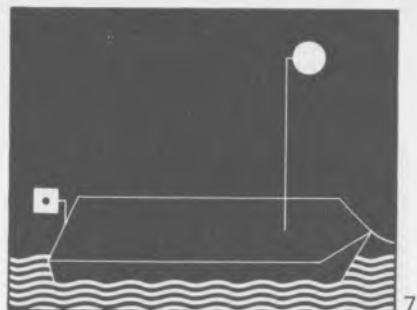
5

lid 3 Gesleept schip:  
 wit helder rondom  
 schijnend licht



6

- lid 4      Schip dat als laatste lengte van een sleep wordt gesleept bovendien een *heklicht*:
- wit gewoon licht of
  - wit helder licht
- (Het licht bedoeld in lid 3 mag worden vervangen door het toplicht, bedoeld in artikel 3.08, lid 1a – zie schetsen 1 en 2)



- (Indien een lengte van de sleep
- langer is dan 110 m, moet zij op het achterschip een tweede wit helder rondom schijnend licht voeren;

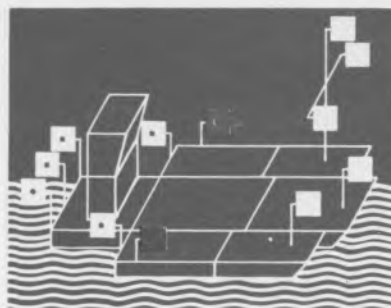
- is samengesteld uit meer dan twee langs zijde van elkander gekoppelde schepen moeten de in de leden 3 en 4 voorgescreven lichten uitsluitend worden gevoerd op de twee buitenste schepen van het samenstel.)

**II.A.3      Artikel 3.10 –  
Duwstel**

- toplichten:*  
drie witte krachtige lichten, geplaatst in de vorm van een driehoek
- bijkomende toplichten:*  
witte krachtige lichten.
- boordlichten:*  
groen helder licht  
rood helder licht
- heklichten:*  
drie witte gewone lichten of drie witte heldere lichten op de duwboot

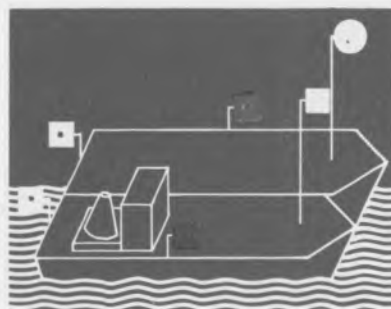


*bijkomende heklichten:*  
witte gewone lichten of  
witte heldere lichten



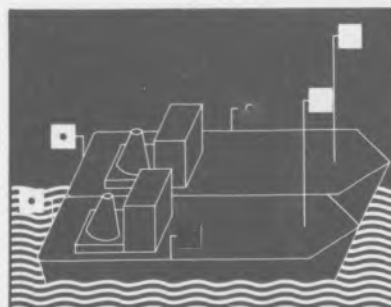
9

**II.A.4 Artikel 3.11 –**  
**Gekoppeld samenstel**  
een motorschip en een schip dat geen  
motorschip is



10

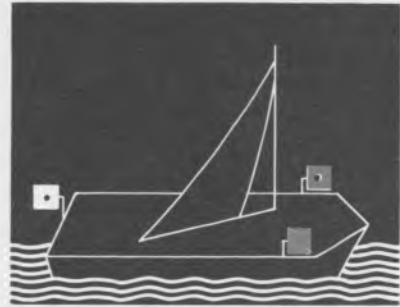
twee schepen, waarvan ten minste één  
een motorschip is



11



- II.A.5 Artikel 3.12 –  
Zeilschip**  
*boordlichten:*  
 groen helder of gewoon licht  
 rood helder of gewoon licht  
*heklucht:*  
 wit gewoon licht



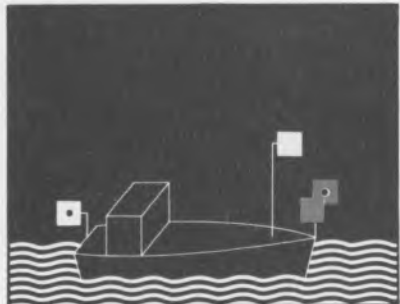
12

- II.A.6 Artikel 3.13 –  
Klein schip**  
 lid 1 Klein motorschip  
 hetzij  
*toplicht:*  
 wit helder licht  
*boordlichten:*  
 groen helder of gewoon licht  
 rood helder of gewoon licht  
*heklucht:*  
 wit gewoon licht



13

- hetzij  
*toplicht:*  
 wit helder licht  
*boordlichten:*  
 een groen en een rood helder licht,  
 eventueel onmiddellijk naast elkaar  
 of in één lantaarn verenigd  
*heklucht:*  
 wit gewoon licht



14

hetzij

*in plaats van toplicht en heklicht:*

wit helder rondom schijnend licht

*boordlichten:*

een groen en een rood helder licht,  
eventueel onmiddellijk naast elkaar  
of in één lantaarn verenigd

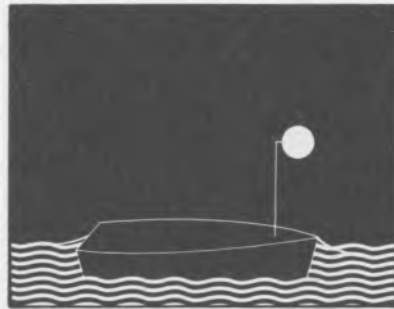


15

lid 3

Gesleept of langs zijde vastgemaakt  
voortbewogen klein schip:

wit gewoon rondom schijnend licht



16

lid 4

Klein zeilschip

hetzij

*boordlichten:*

groen gewoon licht

rood gewoon licht

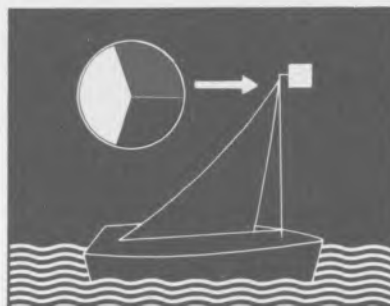
*heklicht:*

wit gewoon licht



17

hetzij  
*boordlichten en heklicht:*  
een groen, een rood en een wit  
helder of gewoon licht in één  
lantaarn verenigd



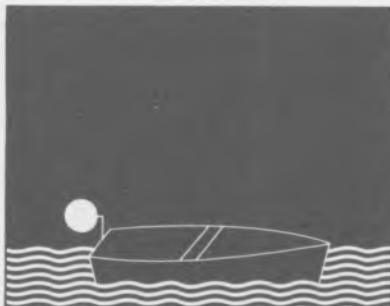
18

hetzij:  
wit gewoon rondom schijnend licht  
tweede licht, uitsluitend te  
tonen bij de nadering van  
andere schepen:  
wit gewoon licht



19

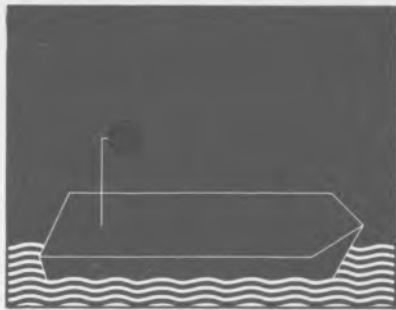
lid 5 Door spierkracht voortbewogen klein  
schip:  
een wit gewoon rondom schij-  
nend licht (op bijboten van  
schepen slechts te tonen bij de  
nadering van andere schepen)



20

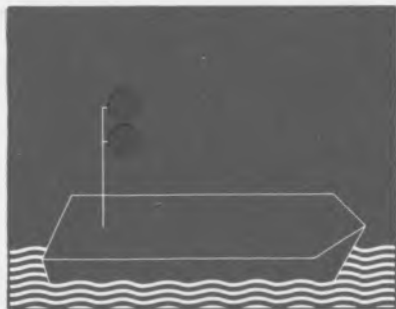
II.A.7 Artikel 3.14 –  
Schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen  
vervoert en geen deel uitmaakt van  
een duwstel of een gekoppeld samen-  
stel

lid 1 Stoffen bedoeld in bijlage 9  
*bijkomend licht:*  
één blauw licht



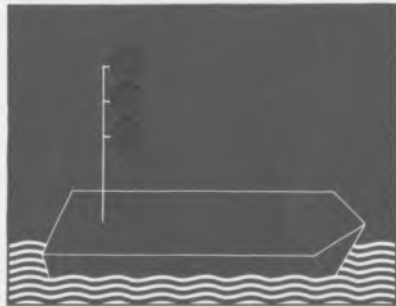
21

lid 2 Stoffen bedoeld in bijlage 10  
*bijkomende lichten:*  
twee blauwe lichten



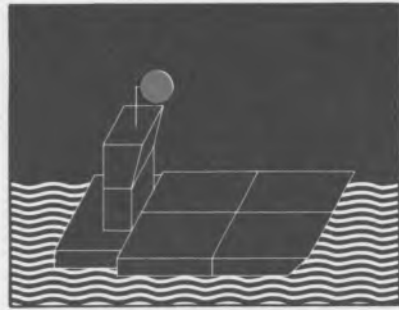
22

lid 3 Stoffen bedoeld in bijlage 11  
*bijkomende lichten:*  
drie blauwe lichten



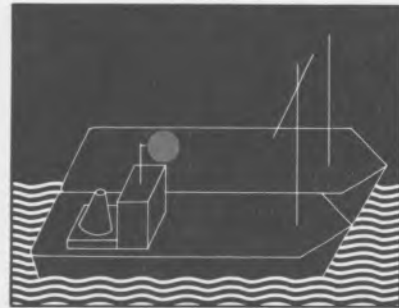
23

- II.A.8 **Artikel 3.14 –  
Duwstel dat bepaalde gevaarlijke  
stoffen vervoert**  
*bijkomende lichten op de duwboot:*  
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe lichten



24

- Gekoppeld samenstel dat bepaalde  
gevaarlijke stoffen vervoert**  
*bijkomende lichten op het schip dat  
voor de voortbeweging van het  
samenstel zorgt:*  
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe lichten

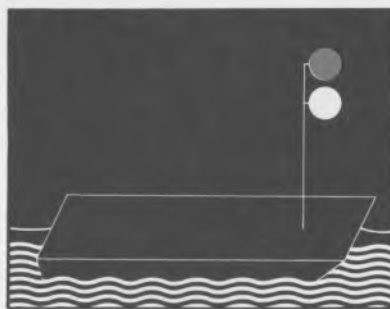


25

- II.A. 9 niet overgenomen  
II.A.10 niet overgenomen  
II.A.11 niet overgenomen  
II.A.12 niet overgenomen  
II.A.12.a vervallen  
II.A.12.b vervallen

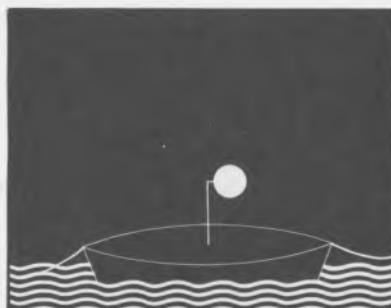
**II.A.13 Artikel 3.16 –  
Veerpont**

- lid 1 Niet-vrijvarende veerpont:  
groen helder rondom  
schijnend licht  
wit helder rondom schijnend  
licht



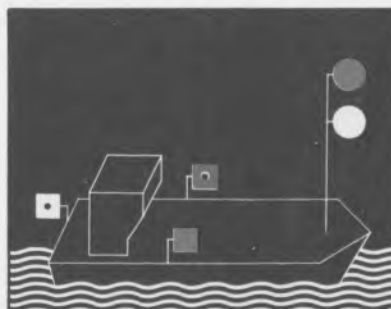
26

- lid 2 Meest bovenstrooms gelegen anker-  
schuit of drijver van een veerpont aan  
een langskabel:  
wit helder rondom schijnend  
licht



27

- lid 3 Vrijvarende veerpont  
*in plaats van toplicht:*  
groen helder rondom schijnend  
licht  
wit helder rondom schijnend licht  
*boordlichten:*  
groen helder licht  
rood helder licht  
*heklicht:*  
wit helder of gewoon licht



28

II.A.14 niet overgenomen

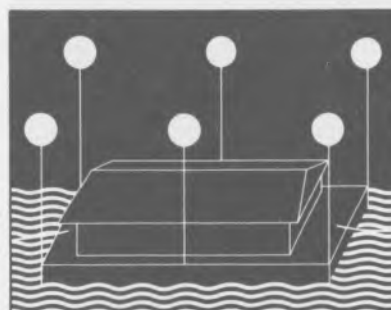
II.A.15 niet overgenomen

**II.A.16 Artikel 3.18 –**  
**Schip dat onmanoeuvrerbaar wordt**  
*bijkomend licht:*  
rood licht waarmee heen en weer  
wordt gezwaaid



29

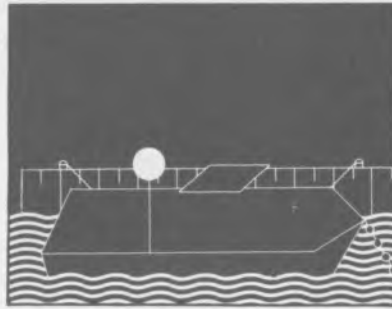
**II.A.17 Artikel 3.19 –**  
**Drijvend voorwerp en drijvende**  
**inrichting**  
witte heldere lichten



30

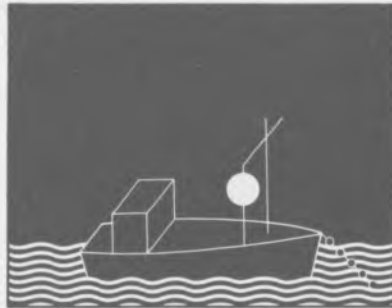
**II.B.1 Artikel 3.20 –  
Schip met uitzondering van een  
veerpont (II.B.4) en een drijvend  
werktuig (II.B.8)**

lid 1 Schip, met uitzondering van een klein  
schip:  
wit gewoon licht



31

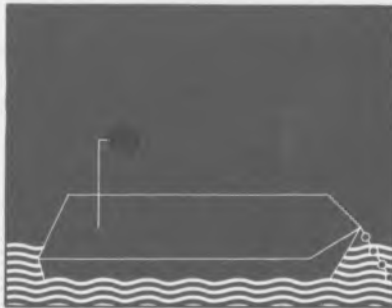
lid 2 Klein schip, met uitzondering van een  
bijboot:  
wit gewoon licht



32

**II.B.2 Artikel 3.21 –  
Schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen  
vervoert en geen deel uitmaakt van  
een duwstel of een gekoppeld samen-  
stel**

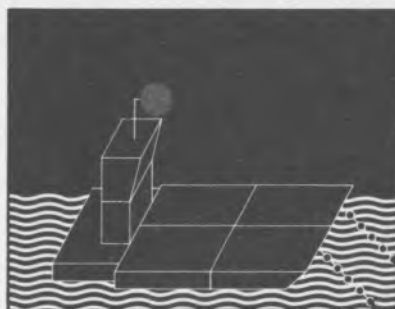
*bijkomende lichten:*  
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe lichten



33

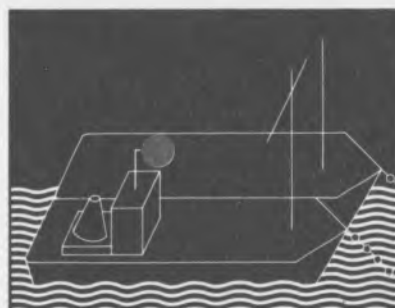


- II.B.3 Artikel 3.21 –  
Duwstel dat bepaalde gevaarlijke  
stoffen vervoert**  
*bijkomende lichten op de duwboot:*  
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe lichten



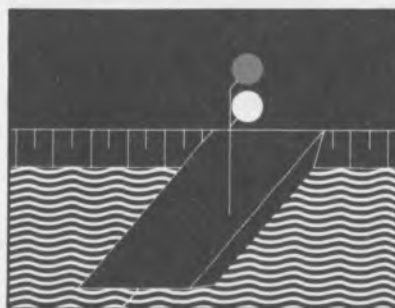
34

- Gekoppeld samenstel dat bepaalde  
gevaarlijke stoffen vervoert**  
*bijkomende lichten op het schip dat  
voor de voortbeweging van het  
samenstel zorgt:*  
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe lichten



35

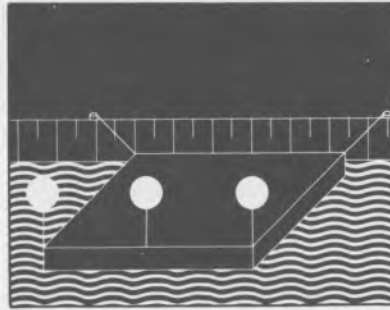
- II.B.4 Artikel 3.23 –  
Op zijn aanlegplaats stilligende  
niet-vrijvarende veerpont**  
lid 1 groen helder rondom schijnend  
licht  
wit helder rondom schijnend licht



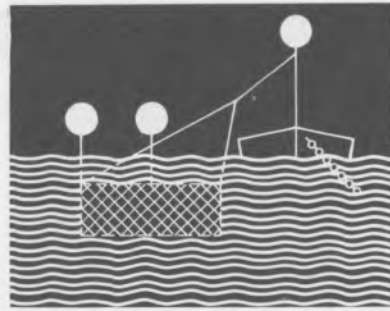
36

- II.B.5 niet overgenomen

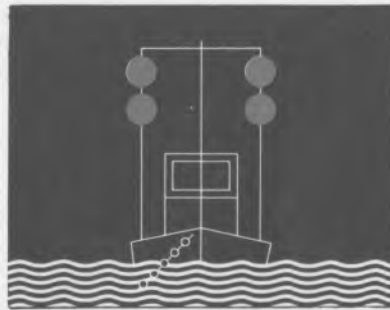
II.B.6 Artikel 3.25 –  
Drijvend voorwerp en drijvende  
inrichting  
witte gewone lichten



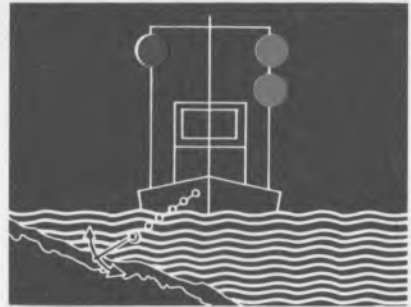
II.B.7 Artikel 3.26 –  
Vissersschip dat een net of een  
uitlegger heeft uitstaan  
witte gewone lichten



II.B.8 Artikel 3.27 –  
In bedrijf zijnd drijvend werktuig en  
vastgevaaren of gezonken schip  
lid 1a In bedrijf zijnd drijvend werktuig  
groene heldere of gewone lichten

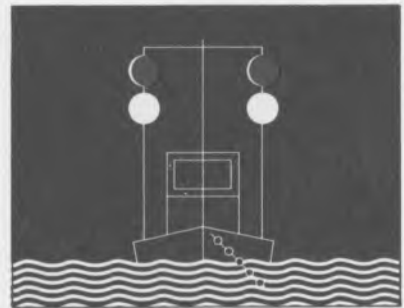


leden 1a In bedrijf zijnd drijvend werktuig:  
en 1b groene heldere of gewone lichten  
rood helder of gewoon licht



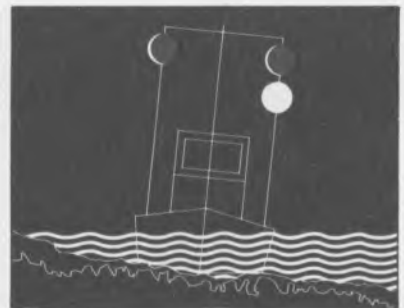
40

lid 1c In bedrijf zijnd drijvend werktuig dat  
tegen hinderlijke waterbeweging  
beschermd moet worden:  
rood en wit helder of gewoon  
licht (beide zijden)



41

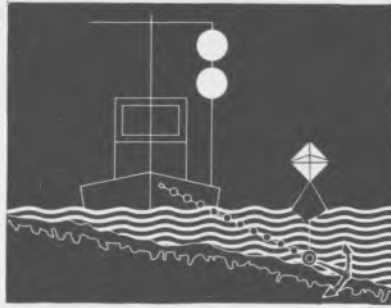
leden 1c Vastgevaaren of gezonken schip:  
en d rood helder of gewoon licht  
en lid 2 rood en wit helder of gewoon licht



42

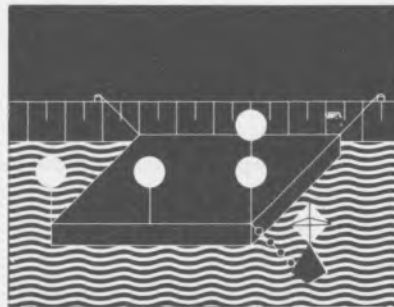
**II.B.9 Artikel 3.28 –  
Schip en drijvend voorwerp, waarvan  
de ankers een gevaar voor de scheep-  
vaart kunnen vormen**

leden 1 Lichten van een schip en de aanduiding  
en 3 van zijn ankers:  
twee witte gewone lichten en een  
drijver met radarreflector



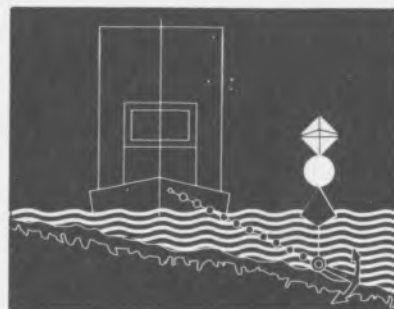
43

leden 2 Lichten van een drijvend voorwerp en  
en 3 de aanduiding van zijn ankers:  
witte gewone lichten en een drijver  
met radarreflector



44

lid 4 **Ankers van een drijvend werktuig**  
boei met radarreflector en een wit  
gewoon licht

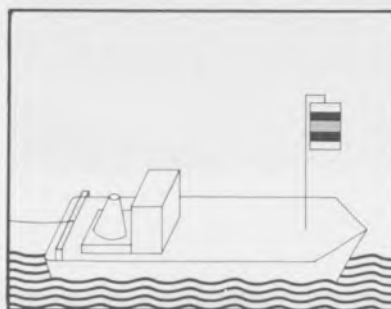


45

### III. DAGTEKENS

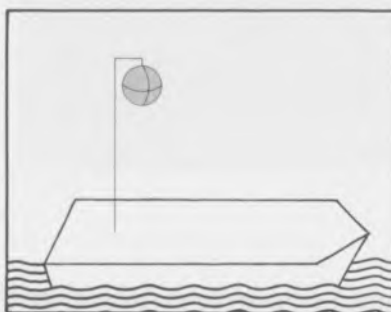
#### III.A. Dagtekens tijdens het varen

- III.A.1 Artikel 3.29 –**  
leden 1 **Sleep**  
en 2 Het motorschip of de motorschepen  
aan de kop van de sleep:  
gele cylinder met zowel aan de  
boven- als aan de benedenzijde  
een witte en een zwarte band

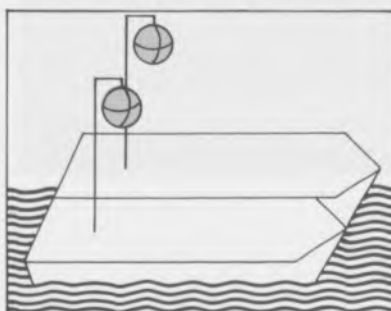


46

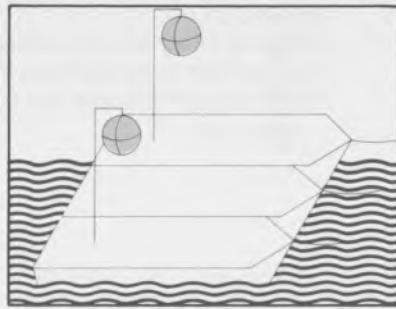
- lid 3 Het schip of de schepen die de laatste  
lengte van de sleep vormen:  
gele bol



47

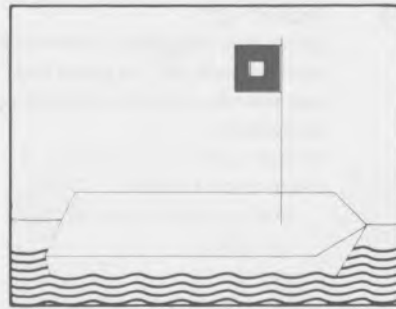


48



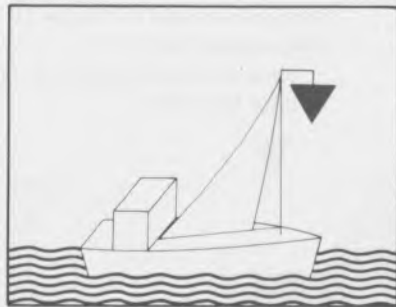
49

- lid 4 De andere schepen van de sleep,  
 behalve die welke de laatste lengte  
 van de sleep vormen:  
 rode vlag met in het midden een  
 wit vierkant



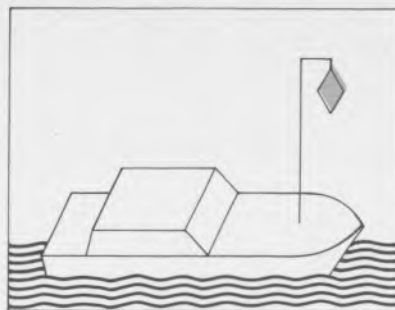
50

- III.A.2 **Artikel 3.30 –**  
**Klein schip dat tegelijkertijd door**  
**middel van zijn zeilen en een motor**  
**wordt voortbewogen**  
 zwarte kegel met de punt naar  
 beneden



51

- III.A.3    **Artikel 3.31 –**  
**Schip dat meer dan 12 passagiers**  
**mag vervoeren en waarvan de lengte**  
**van de romp minder is dan 20 m**  
             gele ruit

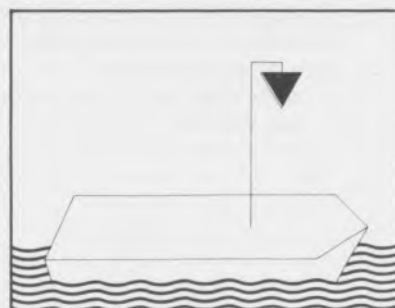


52

- III.A.4    **Artikel 3.32 –**  
**Schip dat bepaalde gevaarlijke**  
**stoffen vervoert en geen deel uitmaakt**  
**van een duwstel of een gekoppeld**  
**samenstel**

- lid 1        Stoffen bedoeld in bijlage 9  
*bijkomende tekens:*  
             blauwe kegel met de punt naar

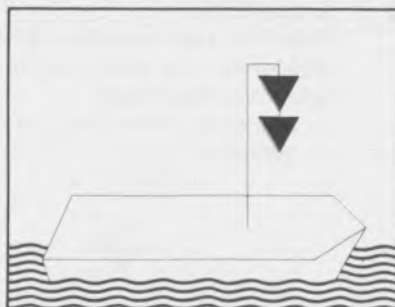
             beneden



53

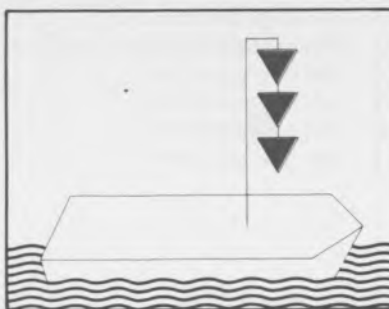
- lid 2        Stoffen bedoeld in bijlage 10  
*bijkomende tekens:*  
             twee blauwe kegels met de punt

             naar beneden



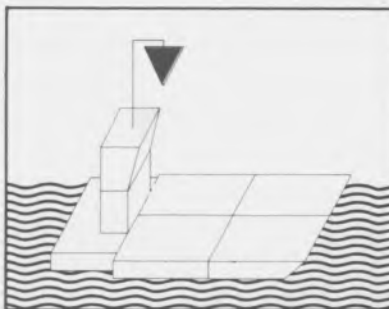
54

- lid 3      **Stoffen bedoeld in bijlage 11**  
*bijkomende tekens:*  
drie blauwe kegels met de punt naar beneden



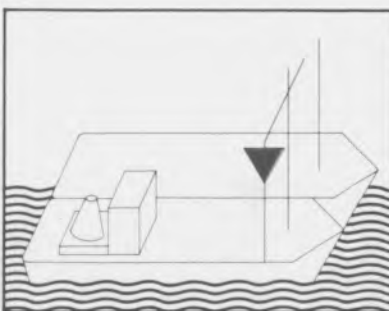
55

- III.A.5    **Artikel 3.32, lid 4 –**  
**Duwstel dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert**  
*bijkomende tekens op de duwboot:*  
al naar gelang het geval, één, twee of drie blauwe kegels met de punt naar beneden



56

- Gekoppeld samenstel dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert**  
*bijkomende tekens op het schip dat voor de voortbeweging van het samenstel zorgt:*  
al naar gelang het geval, één, twee of drie blauwe kegels met de punt naar beneden

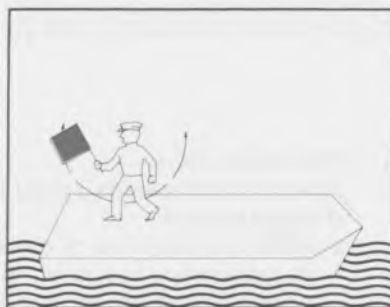


57



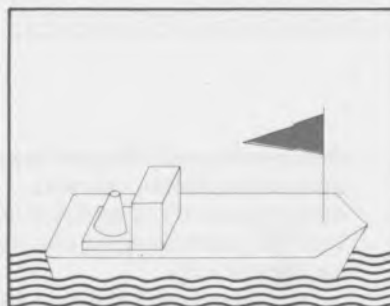
- III.A. 6 niet overgenomen
- III.A. 7 niet overgenomen
- III.A. 8 niet overgenomen
- III.A. 9 niet overgenomen
- III.A.10 niet overgenomen
- III.A.11 niet overgenomen

- III.A.12 Artikel 3.35 –**  
**Schip dat onmanoeuvrbaar wordt**  
*bijkomend teken:*  
rode vlag waarmee heen en weer  
wordt gezwaaid



58

- III.A.13 Artikel 3.36 –**  
**Schip dat recht van voorrang heeft**  
*bijkomend teken:*  
rode wimpel

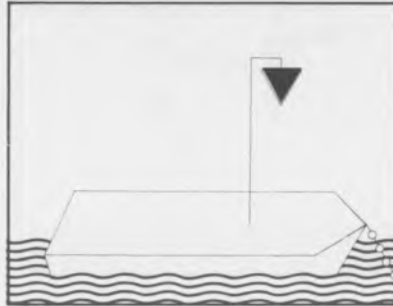


59

III.B.1 **Artikel 3.37 –  
Schip dat bepaalde gevaarlijke  
stoffen vervoert en geen deel uitmaakt  
van een duwstel of een gekoppeld  
samenstel**

*bijkomende tekens:*

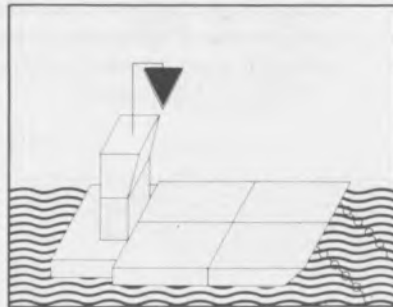
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe kegels met de punt  
naar beneden



III.B.2 **Artikel 3.37 –  
Duwstel dat bepaalde gevaarlijke  
stoffen vervoert**

*bijkomende tekens op de duwboot:*

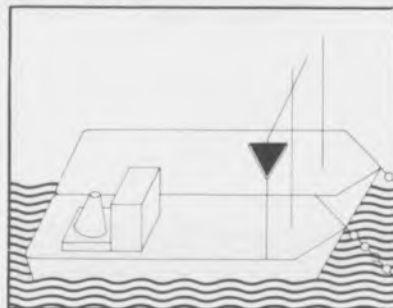
al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe kegels met de punt  
naar beneden



**Artikel 3.37 –  
Gekoppeld samenstel dat bepaalde  
gevaarlijke stoffen vervoert**

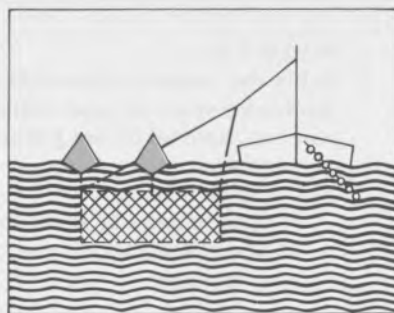
*bijkomende tekens op het schip dat  
voor de voortbeweging van het  
samenstel zorgt:*

al naar gelang het geval, één, twee  
of drie blauwe kegels met de punt  
naar beneden



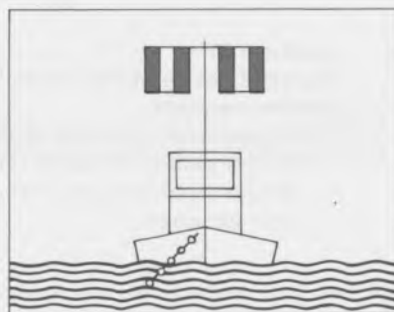
III.B.3 niet overgenomen

- III.B.4    **Artikel 3.40 –  
Netten of uitleggers van een vissers-  
schip**  
         gele drijvers



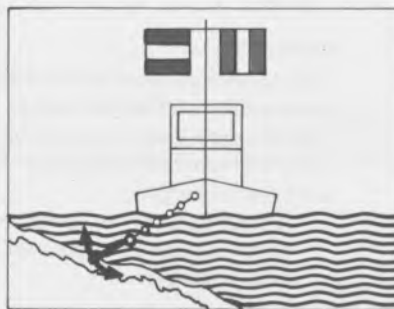
63

- III.B.5    **Artikel 3.41 –  
In bedrijf zijnd drijvend werktuig en  
vastgevaren of gezonken schip**  
lid 1a    In bedrijf zijnd drijvend werktuig:  
         tekens E.1 (bijlage 7)



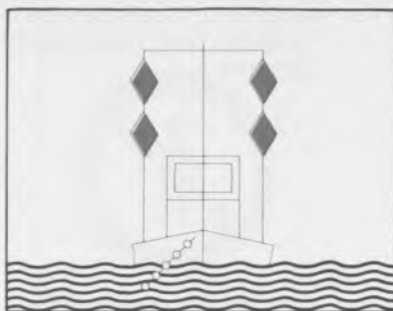
64

- leden 1a    In bedrijf zijnd drijvend werktuig:  
en b        tekens A.1 en E.1 (bijlage 7)



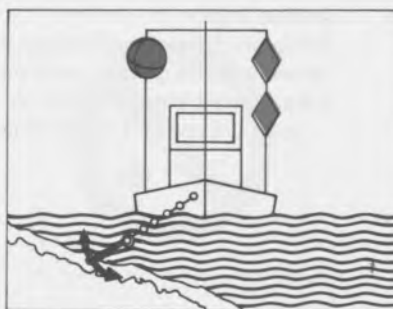
65

lid 1c In bedrijf zijnd drijvend werktuig:  
groene ruiten



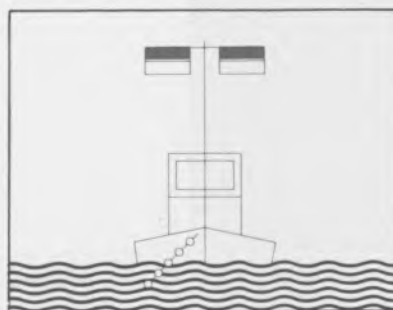
66

leden 1c In bedrijf zijnd drijvend werktuig:  
en d een rode bol en twee groene ruiten



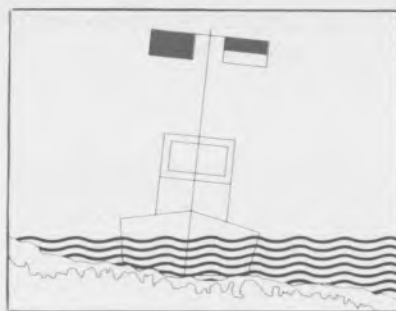
67

lid 1e In bedrijf zijnd drijvend werktuig dat  
tegen hinderlijke waterbeweging  
beschermd moet worden:  
rood-witte vlaggen of borden



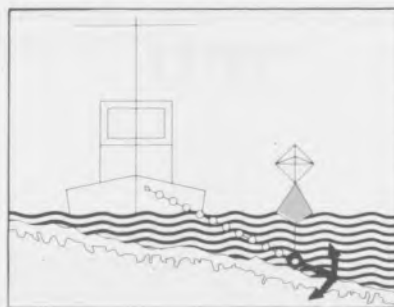
68

leden 1e Vastgevaaren of gezonken schip:  
en f rode en rood-witte vlaggen of  
borden



69

III.B.6 Artikel 3.42 –  
Schip en drijvend voorwerp waarvan  
de ankers een gevaar voor de  
scheepvaart kunnen vormen  
gele drijver met radarreflector



70

IV.1 Artikel 3.43 –  
Verboden toegang aan boord



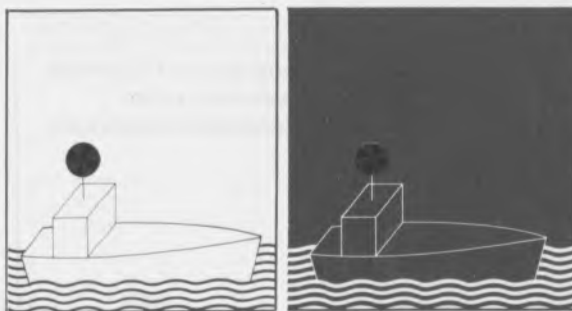
71

IV.2 Artikel 3.44 –  
Verboden te roken



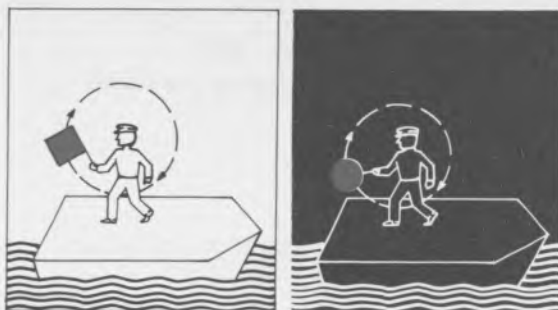
72

IV.3 Artikel 3.45 –  
Schip van toezichthoudende  
ambtenaren  
blauw flikkerlicht



73

- IV.4 **Artikel 3.46 –  
Een in nood verkerend schip dat  
hulp wil inroepen**  
*des nachts:*  
licht waarmee in het rond wordt  
gezwaaid  
*des daags:*  
rode vlag of ander voorwerp  
waarmee in het rond wordt  
gezwaaid



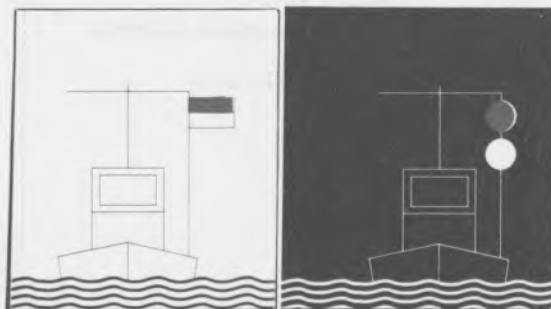
74

- IV.5 **Artikelen 3.47 en 7.02, lid 1k –  
Verboden evenwijdig aan een schip  
ligplaats te nemen**



75

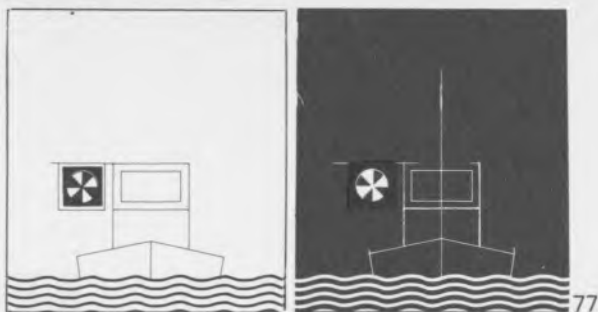
- IV.6 **Artikel 3.48 –  
Schip, drijvend voorwerp of drijvende  
inrichting die beschermd willen  
worden tegen hinderlijke waterbewe-  
ging**



76

**IV.7 Artikel 6.04 –  
Ontmoeten**

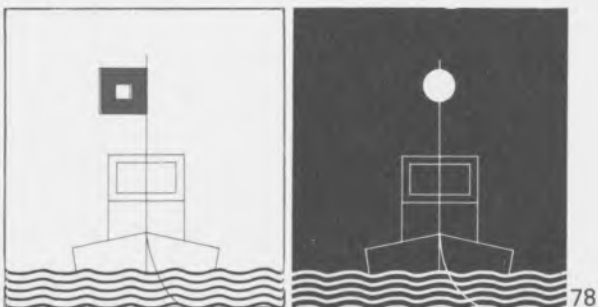
lid 3  
Ontmoeten stuurboord op stuurboord  
des daags en des nachts:  
een lichtblauw bord in combinatie  
met een wit helder flikkerlicht



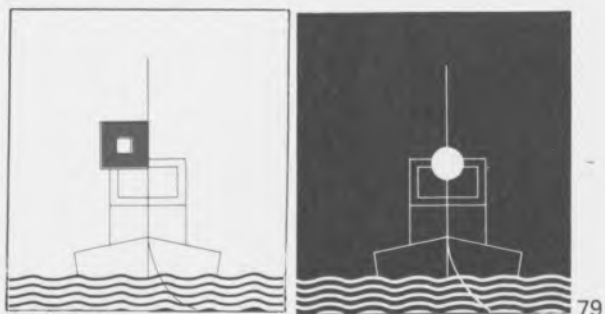
IV.8 niet overgenomen

**IV.9 Artikel 8.12 –  
Doen van mededelingen tussen de  
schepen in een sleep**

lid 3  
*des daags:*  
vlag  
*des nachts:*  
wit helder rondom schijnend licht.  
Het motorschip aan de kop van de  
sleep mag met volle kracht varen

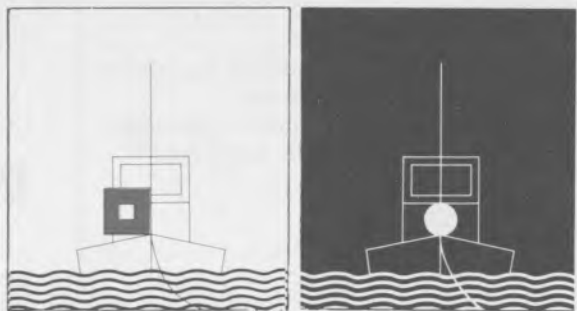


Verzoek met halve kracht te varen





Verzoek onmiddellijk te stoppen



80

**Bijlage 4**

Niet overgenomen

**Bijlage 5**

Niet overgenomen

## GELUIDSSEINEN

*Opmerking vooraf:*

Met uitzondering van klokslagen en van reeksen van klokslagen en van het sein, bestaande uit drie zonder onderbreking op elkaar volgende tonen van verschillende toonhoogte, worden de geluidsseinen gevormd door het geven van één of meer opeenvolgende stoten met de volgende kenmerken:








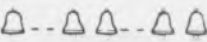
- korte stoot: stoot, durende ongeveer één seconde;
- lange stoot: stoot, durende ongeveer vier seconden.

De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer één seconde.

Het sein „een reeks zeer korte stoten“ wordt evenwel gevormd door een reeks van ten minste zes stoten, elk durende een kwart seconde, waarbij de tijdruimte tussen opeenvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt.

Een reeks klokslagen moet ongeveer vier seconden duren. In plaats daarvan kunnen ook reeksen slagen van metaal op metaal worden gegeven.

**A. Algemene seinen**

	1 lange stoot	„Attentie“	
	1 korte stoot	„Ik ga stuurboord uit“	
	2 korte stoten	„Ik ga bakboord uit“	
	3 korte stoten	„Ik sla achteruit“	
	4 korte stoten	„Ik kan niet manoeuv- ren“	
	reeks zeer korte stoten	„Er dreigt gevaar voor aanvaring“	
 	herhaalde lange stoten of reeksen klokslagen	„Noodsein“	Artikel 4.04, eerste lid

**B. Seinen bij ontmoeten***Voornemen tot ontmoeten bakboord op bakboord*

normaal geval:		1 korte stoot van de opvaart	„Ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren“	Artikel 6.04, vierde lid
		1 korte stoot van de afvaart	„U kunt bakboord op bakboord voorbijvaren“	Artikel 6.04, vijfde lid

afwijking:	■ ■	2 korte stoten van de afvaart	„Nee, U moet stuurboord op stuurboord voorbijvaren”	Artikel 6.05, tweede lid
	■ ■	2 korte stoten van de opvaart	„Ik zal stuurboord op stuurboord voorbijvaren”	Artikel 6.05, derde lid

*Voornemen tot ontmoeten stuurboord op stuurboord*

normaal geval:	■ ■	2 korte stoten van de opvaart	„Ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren”	Artikel 6.04, vierde lid
	■ ■	2 korte stoten van de afvaart	„U kunt stuurboord op stuurboord voorbijvaren”	Artikel 6.04, vijfde lid
afwijking:	■	1 korte stoot van de afvaart	„Nee, U moet bakboord op bakboord voorbijvaren”	Artikel 6.05, tweede lid
	■	1 korte stoot van de opvaart	„Ik zal bakboord op bakboord voorbijvaren”	Artikel 6.05, derde lid

**C. Seinen bij voorbijlopen**

*Voornemen tot voorbijlopen aan bakboord van de opgelopen*

	■ ■ ■ ■	2 lange stoten gevolgd door 2 korte stoten van de oploper	„Ik wil U aan bakboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, tweede lid
normaal geval:		geen geluidsein van de opgelopen	„U kunt mij aan bakboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, derde lid
afwijking:	■ ■	2 korte stoten van de opgelopen	„Nee, U moet mij aan stuurboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, vierde lid
	■	1 korte stoot van de oploper	„Ik zal U aan stuurboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, vierde lid

*Voornemen tot voorbijlopen aan stuurboord van de opgelopen*

	■ ■ ■	2 lange stoten gevolgd door 1 korte stoot van de oploper	„Ik wil U aan stuurboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, tweede lid
normaal geval:		geen geluidsein van de opgelopen	„U kunt mij aan stuurboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, derde lid
afwijking:	■	1 korte stoot van de opgelopen	„Nee, U moet mij aan bakboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, vierde lid
	■ ■	2 korte stoten van de oploper	„Ik zal U aan bakboord voorbijlopen”	Artikel 6.10, vierde lid

Indien voorbijlopen onmogelijk is

■ ■ ■ ■ ■ 5 korte stoten van de „U kunt mij niet voorbij-  
opgelopen lopen” Artikel 6.10,  
vijfde lid

#### D. Seinen bij het keren

— ■ 1 lange stoot „lk ga over  
gevolgd door stuurboord keren” Artikel 6.13,  
1 korte stoot tweede lid  
Artikel 6.16,  
tweede lid

— ■ ■ 1 lange stoot „lk ga over  
gevolgd door bakboord keren” Artikel 6.13,  
2 korte stoten tweede lid  
Artikel 6.16,  
tweede lid

#### E. Seinen bij het in- en uitvaren van havens en nevenvaarwateren

— — — ■ 3 lange stoten „lk ga stuurboord uit” Artikel 6.16,  
gevolgd door tweede lid  
1 korte stoot

— — — ■ ■ 3 lange stoten „lk ga bakboord uit” Artikel 6.16,  
gevolgd door tweede lid  
2 korte stoten

— — — 3 lange stoten „lk ga oversteken” Artikel 6.16,  
tweede lid

#### F. Niet overgenomen


#### G. Seinen bij slecht zicht

a. *alleenvarend schip, sleep, duwstel of gekoppeld samenstel tijdens de vaart, behoudens in afvaart met behulp van radar*

— 1 lange stoot die ten Artikel 6.33 en  
minste elke minuut artikel 6.32,  
wordt herhaald vijfde lid [en  
artikel 9.08]

b. *vervallen*

c. *in afvaart met behulp van radar*

 3 maal 3 tonen van Artikel 6.32,  
verschillende toon- vierde lid en  
hoogte die zonder artikel 4.06,  
onderbreking op eerste lid onder  
elkaar volgen c [en artikel  
9.08]

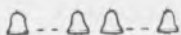
d. tijdens het stilliggen



1 reeks klokslagen die ten minste elke minuut wordt herhaald

„Ik lig stil aan de linker zijde van het vaarwater“

Artikel 6.31, eerste lid onder a



2 reeksen klokslagen die ten minste elke minuut worden herhaald

„Ik lig stil aan de rechter zijde van het vaarwater“

Artikel 6.31, eerste lid onder b



3 reeksen klokslagen die ten minste elke minuut worden herhaald

„Ik lig stil, maar het is mij niet bekend aan welke zijde van het vaarwater“

Artikel 6.31, eerste lid onder c

VERKEERSTEKENS VAN DE VAARWEG

Opmerking vooraf:

1. De tekens, vermeld in afdeling I kunnen worden aangevuld of verduidelijkt zoals aangegeven in afdeling II.
2. De borden kunnen, ter verbetering van de zichtbaarheid, langs hun omtrek van een kleine witte streep worden voorzien.

AFDELING I—HOOFDTEKENS

A—Verbodstekens

- A.1 In-, uit- of doorvaren verboden (algemeen teken)  
(artikelen 6.08, lid 2, 6.16, lid 5, 6.22, lid 1, 6.22a, 6.25, lid 1, 6.27, lid 1 en 6.28, lid 3)

óf borden



óf rode lichten



of



of



óf rode vlaggen



Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.

- A.1 a Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip dat geen motorschip is (artikel 6.22, lid 2)



- A.2 Voorbijlopen verboden. (artikel 6.11)



A.3 Voorbijlopen verboden voor slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen onderling.  
Het verbod geldt niet, wanneer ten minste één van beide betrokken samenstellen een duwstel is waarvan de lengte en breedte niet meer bedragen dan 110 m respectievelijk 12 m. (artikel 6.11)



A.4 Ontmoeten en voorbijlopen verboden. (artikel 6.08, lid 1)



A.5 Verboden ligplaats te nemen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.02, lid 1c)



A.5.1 Verboden ligplaats te nemen binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen vanaf het bord. (artikel 7.02, lid 1l)



A.6 Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikelen 6.18, en 7.03, lid 1b)



A.7 Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.04, lid 1b)



A.8 Verboden te keren. (artikel 6.13, lid 4)



A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken. (artikel 6.20, lid 1e)

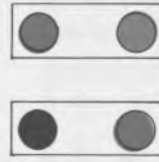




A.10 Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.  
(artikel 6.24, lid 2a)



A.11 In-, uit-, of doorvaren verboden, wordt aanstonds toegestaan.  
(artikel 6.28a, lid 1c)



A.12 niet overgenomen  
A.13 niet overgenomen

A.14 Verboden te waterskieën.



A.15 Verboden voor zeilschepen.



A.16 Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen.

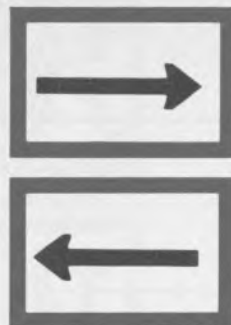


A.17 Verboden voor zeilplanken.



## B-Gebodstekens

- B.1 Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl.



- B.2 a. Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.  
(artikel 6.12)



- b. Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.  
(artikel 6.12)



- B.3 a. Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden  
(artikel 6.12)



- b. Verplichting de stuurboordszijde van het vaarwater te houden.  
(artikel 6.12)



B.4 a. Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.  
(artikel 6.12)



b. Verplichting het vaarwater over te steken naar stuurboord.  
(artikel 6.12)



B.5 Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.  
(artikel 6.28, lid 1)



B.6 Verplichting de vaarsnelheid te beperken, zoals is aangegeven (in km/u).



B.7 Verplichting een geluidsein te geven.



B.8 Verplichting bijzonder op te letten.  
(artikel 6.08, lid 2)



B.9 a. Verplichting niet de hoofdvaarweg op te varen of over te steken, indien daardoor schepen op de hoofdvaarweg zouden worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen.  
(artikel 6.16, lid 3)



b. Idem.



## C-Beperkingstekens

C.1 Beperkte waterdiepte.



C.2 Beperkte doorvaarthoogte.



C.3 Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater.



C.4 Vaartbeperkingen; deze worden nader onder het teken aangegeven.



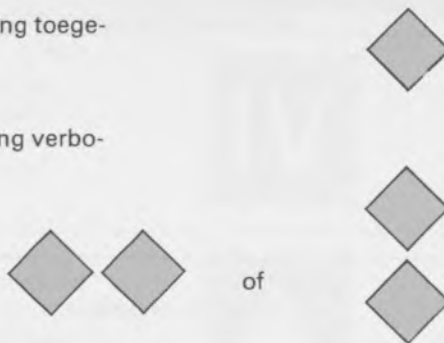
C.5 Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de rechter-(linker)oever, het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord.



## D-Aanbevelingstekens

D.1 Aanbevolen doorvaartopening.

- a. Doorvaart uit de tegengestelde richting toegestaan.  
(artikel 6.25, lid 2a)
- b. doorvaart uit de tegengestelde richting verboden.  
(artikel 6.25, lid 2b)



D.2 Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.  
(artikel 6.24, lid 2b)



D.3 Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door:  
a. de pijl.



b. het isofase licht.



E-Aanwijzingstekens

E.1 In-, uit- of doorvaren toegestaan (algemeen teken).  
(artikelen 6.08, lid 2, 6.27, lid 2 en 6.28a, lid 3)



of



of



E.2 Hoogspanningslijn.



E.3 niet overgenomen

E.4 Niet-vrijvarende veerpont.



E.5 Toestemming ligplaats te nemen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.05, lid 1)



E.5.1 Toestemming ligplaats te nemen tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord.  
(artikel 7.05, lid 2)



E.5.2 Toestemming ligplaats te nemen tussen de aangegeven afstanden, in meters gerekend vanaf het bord.  
(artikel 7.05, lid 3)

30-60

E.5.3 Toestemming ligplaats te nemen met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langsijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.05, lid 4)



E.5.4 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die geen blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32 of lichten bedoeld in artikel 3.14 behoeft te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 1 en 4)



E.5.5 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die één blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, lid 1, of één blauw licht bedoeld in artikel 3.14, lid 1, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 1 en 5)



E.5.6 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 2, of twee blauwe lichten, bedoeld in artikel 3.14, lid 2, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 1 en 6)



E.5.7 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 3, of drie blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14, lid 3, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 1 en 7)



E.5.8 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die geen blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32 of lichten bedoeld in artikel 3.14 behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 2 en 4)



E.5.9	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die één blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, lid 1, of één blauw licht bedoeld in artikel 3.14, lid 1, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 2 en 5)	
E.5.10	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 2, of twee blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14, lid 2, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 2 en 6)	
E.5.11	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 3, of drie blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14, lid 3, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 2 en 7)	
E.5.12	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die geen blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32 of lichten bedoeld in artikel 3.14 behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 3 en 4)	
E.5.13	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die één blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, lid 1, of één blauw licht bedoeld in artikel 3.14, lid 1, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 3 en 5)	
E.5.14	Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 2, of twee blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14, lid 2, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.06, leden 3 en 6)	



E.5.15 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, lid 3, of drie blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14, lid 3, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.06, leden 3 en 7)



E.6 Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.03, lid 2)



E.7 Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.04, lid 2)



E.8 Plaats om te keren.  
(artikelen 6.13 en 7.02, lid 1i)



E.9 a. De gevolgde vaarweg geldt als hoofdvaarweg ten opzichte van de vaarweg die daarin uitmondt.  
(artikel 6.16, lid 1)



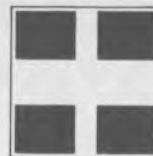
b. Idem.



c. Idem.



E.10 a. De gevolgde vaarweg geldt als nevenvaarweg ten opzichte van de vaarweg waarin hij uitmondt.  
(artikel 6.16, lid 1)



b. Idem.



E.11 Einde van een verbod of een gebod geldend voor één richting of einde van een beperking.



E.12 Niet overgenomen

E.12a Waarschuwing voor uitvarende schepen.  
(artikel 6.16, lid 4)



E.13 Drinkwater voor schepen.



E.14 Telefoon.



E.15 Niet overgenomen

E.16 Niet overgenomen

E.17 Waterskiën toegestaan.



E.18 Zeilschepen toegestaan.



E.19 Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.20 Zeilplanken toegestaan.



E.21 Marifoonkanaal voor nautische informatie.  
bijvoorbeeld: kanaal 18



E.22 Hoogwaterpeilen  
(artikel 10.01)

Peil I

Maatgevende waterstand

Peil II

Maatgevende waterstand

De aanduidingen zijn in lichte kleur op donkere  
ondergrond of in donkere kleur op lichte  
ondergrond aangebracht.



## AFDELING II

### Toegevoegde borden of opschriften

De tekens van afdeling I kunnen worden aangevuld door toegevoegde borden of opschriften:

1. Borden, vermeldende de afstand na welke het voorschrift of de bijzonderheid, aangeduid door het hoofdteken, van belang is.

De borden worden boven het hoofdteken aangebracht.

Voorbeelden:

Maximum snelheid 7 km/u  
ingående na 800 m.



Niet-vrijvarende veerpont na 600 m.



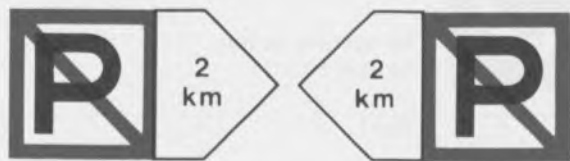
2. Pijlen die het riviervak aanduiden waarop het hoofdteken betrekking heeft.

Voorbeelden:

- a. Ligplaats nemen toegestaan op het vak tussen de borden.



- b. Ligplaats nemen verboden op het vak tussen de borden over 2 km.



- c. Invaren van een haven of nevenvaarwater gelegen in de richting van de pijl is verboden. (rode licht A.1 en twee witte lichtstrepen in de vorm van een pijl)



3. Borden met aanvullende verklaringen of aanwijzingen. Deze borden worden onder het hoofdteken aangebracht. Voorbeelden:

Halt! Douane.



Opletten: veerpont.



Geef één lange stoot.



Rede.  
(artikel 9.10)



## VERKEERSTEKENS TER MARKERING VAN DE VAARWEG

### 1. ALGEMEEN

Op de Rijn worden de vaarweg, de vaargeul, alsmede de gevaarlijke punten en obstakels niet voortdurend gemarkeerd.

De drijvende tekens worden ongeveer 5 m buiten de grenzen die zijn aangegeven verankerd.

De kribben en strekdammen worden met behulp van drijvende of vaste tekens gemarkeerd, die in het algemeen voor of op de koppen van de kribben of aan de uiteinden van de strekdammen worden geplaatst.

Een schip moet op voldoende afstand van de tekens blijven, daar anders het gevaar van raken of vastvaren bestaat.

### 2. DEFINITIES

- Vaargeul: gedeelte van de vaarweg waarin voor de scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden wordt.
- Rechter/  
linkerzijde: de zijde van de vaarweg gezien in de richting vanaf de bron naar de monding.
- Licht: een licht gebruikt als verkeerstekens ter markering.
- Vast licht: een licht van gelijkmatige kleur en sterkte dat een ononderbroken schijnsel toont.
- Periodelicht: een licht van gelijkmatige kleur en sterkte dat regelmatig onderbroken wordt.

De volgende periodelichten worden gebruikt:

- een onderbroken licht

of



- een groep onderbroken lichten



- een isofase licht

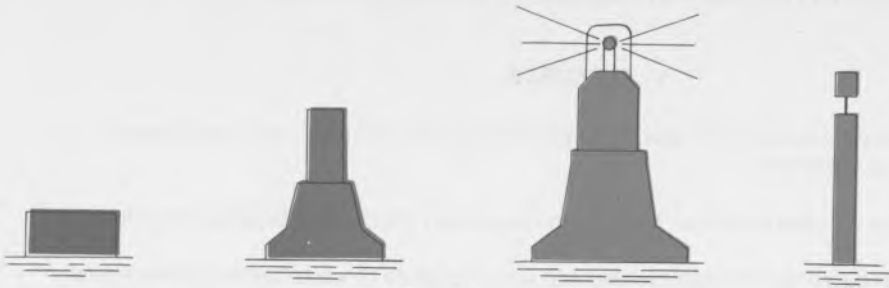


- flikkerlicht



### 3. MARKERING VAN DE VAARGEUL

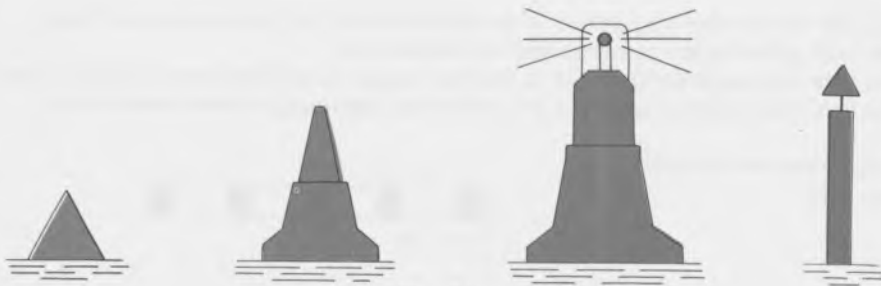
#### 3.1. Rechterzijde



(fig. 1)

- Kleur: rood  
Vorm: stompe boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken  
Topteken: (indien aanwezig) rode cylinder  
Licht: (indien aanwezig) rood periodelicht  
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)

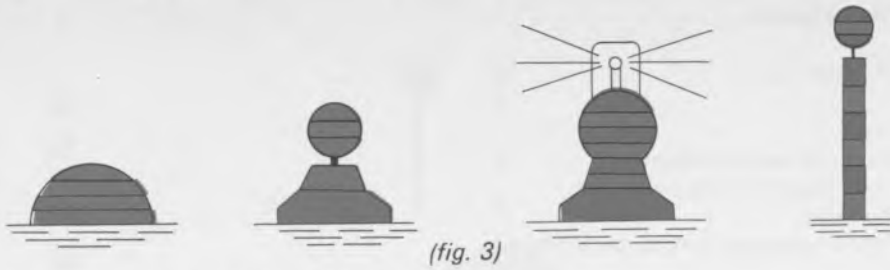
#### 3.2. Linkerzijde



(fig. 2)

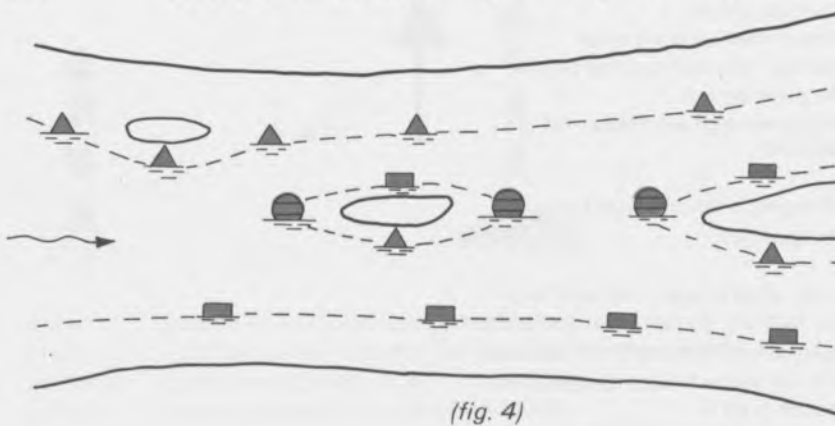
- Kleur: groen  
Vorm: spitse boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbakens  
Topteken: (indien aanwezig) een groene kegel met de punt naar boven  
Licht: (indien aanwezig) groen periodelicht  
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)

### 3.3. Splitsing



- Kleur: rode en groene horizontale banen  
Vorm: bolvormige boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf-, of kopbakens  
Topteken: (indien aanwezig) een bol met rode en groene horizontale banen  
Licht: (indien aanwezig) een flikker- of isofaselicht  
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)

### 3.4. Voorbeeld van de toepassing van de figuren 1 t/m 3





#### 4. MARKERING VAN DE VAARWEG EN VAN OBSTAKELS

##### 4.1. Vaste tekens

##### 4.1.1. Rechterzijde

Kleur: rood  
Vorm: paal met een topteken  
Topteken: rode kegel met de punt naar beneden  
Licht: (indien aanwezig) rood periodelicht



(fig. 5)

##### 4.1.2. Linkerzijde

Kleur: groen  
Vorm: paal met een topteken  
Topteken: groene kegel met de punt naar boven  
Licht: (indien aanwezig) groen periodelicht



(fig. 6)

##### 4.1.3. Splitsing

Kleur: rood-groen  
Vorm: paal met topteken  
Topteken: rode kegel met de punt naar beneden boven een groene kegel met de punt boven  
Licht: (indien aanwezig) wit flikker- of isofaselicht



(fig. 7)

##### 4.1.4. Aftakkingen, uitmondingen en haveningangen.

In de nabijheid van aftakkingen, uitmondingen en haveningangen, kunnen de oeververdedigingen aan beide zijden gemarkeerd worden tot aan het splitsingspunt door de vaste tekens bedoeld in 4.1.1. en 4.2.2., figuren 5 en 6.

Een schip dat een haven binnen vaart wordt beschouwd als een opvarend schip.

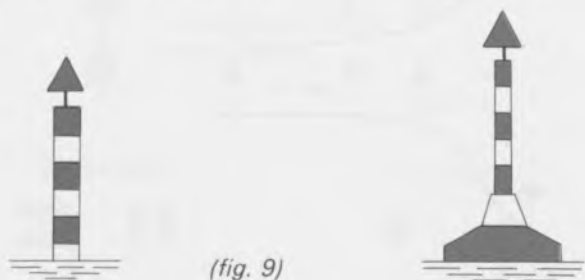
## 4.2. Drijvende tekens

### 4.2.1. Rechterzijde

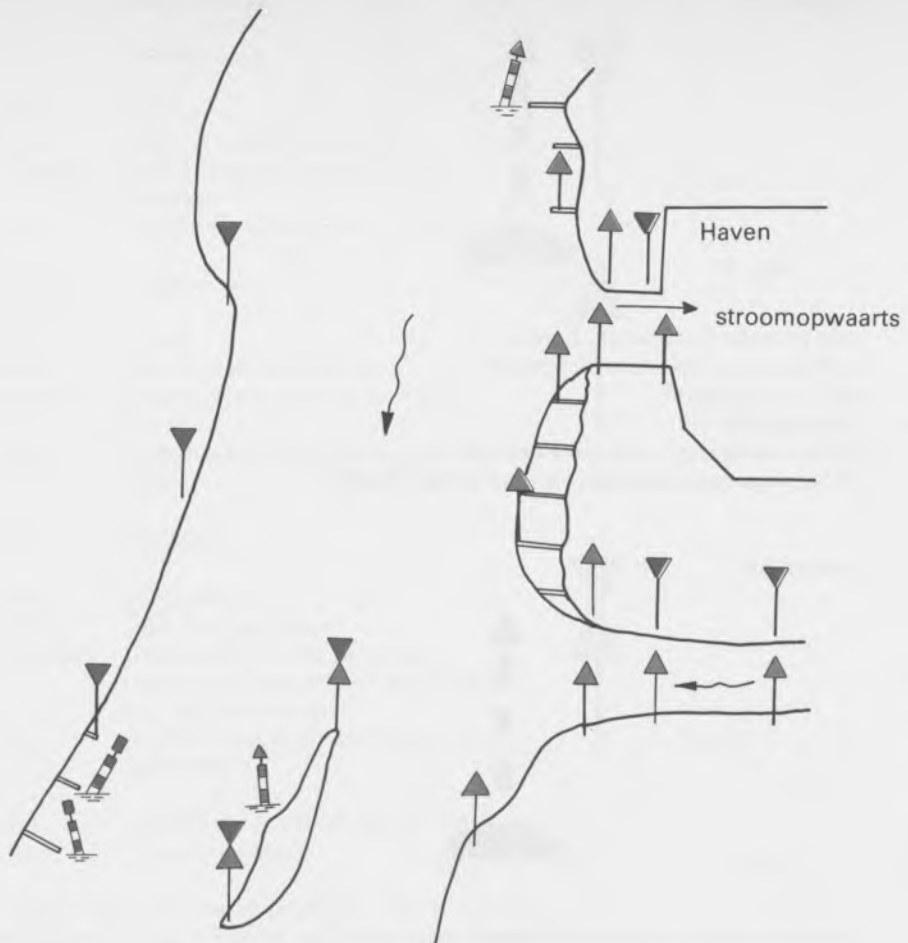


- Kleur: rode en witte horizontale banen  
Vorm: sparboei (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken  
Topteken: rode cylinder  
Licht: (indien aanwezig) rood periodelicht  
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)

### 4.2.2. Linkerzijde



- Kleur: groene en witte horizontale banen  
Vorm: sparboei (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken  
Topteken: groene kegel met de punt naar boven  
Licht: (indien aanwezig) groen periodelicht  
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)



(fig. 10)

5. ANDERE MOGELIJKHEDEN OM GEVAARLIJKE PUNTEN  
EN OBSTAKELS IN DE VAARWEG TE MARKEREN

5.1. Voorbijvaren aan de vrije zijde toegestaan zonder snelheidsvermindering

des daags  
Niet vrije zijde



Verbodsteken A.1

of



een rode bol

Vrije zijde



Aanwijzingsteken E.1

of



twee groene ruiten  
boven elkaar

des nachts  
Niet vrije zijde



een rood licht

Vrije zijde



twee groene



lichten  
boven elkaar

(fig. 11)

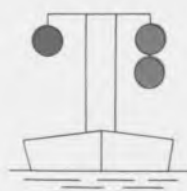
Bijvoorbeeld:



des daags



des nachts



(fig. 12)

**Voorbijvaren aan vrije zijde toegestaan met verminderde snelheid (vermijden van hinderlijke waterbeweging)**

des daags  
Niet vrije zijde



een rode vlag of  
een rood bord

Vrije zijde



een rode vlag of  
een rood bord  
boven een witte  
vlag of een wit  
bord

des nachts  
Niet vrije zijde



een rood licht

Vrije zijde



een rood licht  
boven een wit



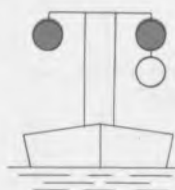
licht

(fig. 13)

Bijvoorbeeld:  
des daags



des nachts



(fig. 14)

## 6. AANVULLENDE MARKERING VOOR HET VAREN OP RADAR

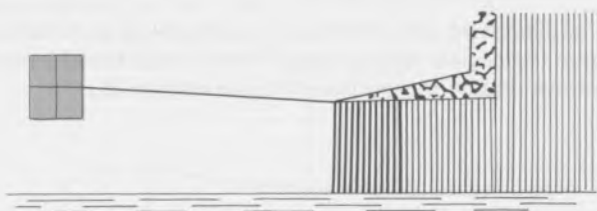
### 6.1. Markering van brugpijlers (indien nodig)

6.1.1. Gele drijvers met radarreflector (boven- en benedenstrooms van de pijler).



(fig. 15)

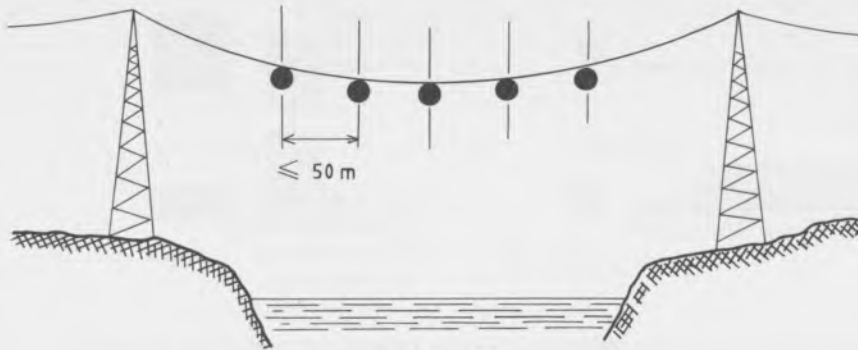
6.1.2. Uithouders met radarreflector boven- en benedenstrooms van de pijler.



(fig. 16)

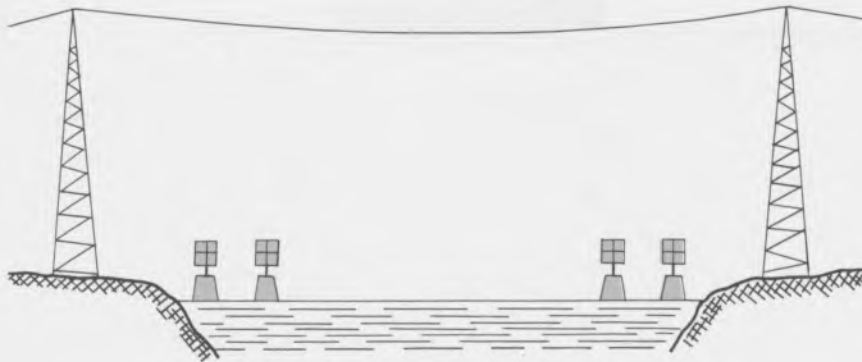
**6.2. Markering van bovengrondse lijnen (indien nodig)**

6.2.1. Radarreflectoren bevestigd aan de bovengrondse lijn (geeft op het radarbeeld een aantal punten waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).



(fig. 17)

6.2.2. Radarreflectoren geplaatst op gele drijvers die paarsgewijs dicht bij elkaar bij elke oever liggen (ieder paar drijvers geeft op het radarbeeld 2 punten naast elkaar waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).



(fig. 18)

**VERVOER VAN LICHT-ONTVLAMBARE STOFFEN**

De gevaarlijke stoffen in de zin van het ADNR\* bedoeld in de artikelen 3.14, eerste lid, en 3.32, eerste lid, zijn:

1. In het geval van stukgoed-vervoer
  - a. wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer dan 5 000 kg bedraagt:
    - brandbare gassen (F) van de klasse Id, met uitzondering van de gassen bedoeld in bijlage 10;
    - stoffen van de klasse IIIa, behorende tot de categorieën Kx, KOs, KOn, K1s, K1n;
    - stoffen van de klasse V waarvan het vlampunt beneden 21 °C is gelegen;
  - b. wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer dan 25 000 kg bedraagt:
    - stoffen van de klasse IIIa, behorende tot de categorie K2;
    - stoffen van de klasse V waarvan het vlampunt is gelegen tussen 21 °C en 55 °C.
2. In het geval van vervoer met tankschepen: de onder 1 genoemde stoffen, ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden.

\* ADNR. Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn



**VERVOER VAN AMMONIAK EN ANDERE GELIJKGESTELDE STOFFEN**

De gevaarlijke stoffen in de zin van het ADN<sup>R</sup>\* bedoeld in de artikelen 3.14, tweede lid, en 3.32, tweede lid, zijn:

1. In het geval van stukgoed-vervoer, wanneer het bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer bedraagt dan 1 000 kg per stof dan wel 5 000 kg in totaal:

a. de volgende stoffen van de klasse I<sub>d</sub>:

- boriumfluoride en fluor genoemd onder 3;
- de stoffen genoemd onder 5 en 8a;
- chloorwaterstof genoemd onder 10;
- ammoniak genoemd onder 14;

b. de volgende stoffen van de klasse IV<sub>a</sub>:

- de stoffen vallende onder 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14, en 31;
- natriumazide vallende onder 32a;
- de stoffen vallende onder 81a en 81b;
- natriumfluoracetaat en fluoracetamide genoemd onder 81g;

c. de volgende stoffen van de klasse V:

- de stoffen vallende onder 2a, 3a, 6a, 7, 9 en 14.

2. In het geval van vervoer met tankschepen: de onder 1 genoemde stoffen, ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden.

\* ADN<sup>R</sup>. Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn

**VERVOER VAN ONTPLOFBARE STOFFEN**

De gevaarlijke stoffen in de zin van het ADNR\* bedoeld in de artikelen 3.14, derde lid, en 3.32, derde lid, zijn, wanneer het bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer bedraagt dan 50 kg per klasse:

- de stoffen van de klasse Ia met uitzondering van de stoffen genoemd onder 15;
- de stoffen van de klasse Ib;
- de stoffen van de klasse Ic met uitzondering van de stoffen genoemd onder 1a;
- de stoffen van de klasse VII met uitzondering van de stoffen genoemd onder 99.

\* ADNR, Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE REDEN OP DE RIJN

HOOFDSTUK 1

Basel

Artikel 1.01

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Basel uit aan de linkeroever van kmr. 167.75 tot kmr. 168.40 en aan de rechteroever van kmr. 167.75 tot kmr. 169.80.

Artikel 1.02

*Algemene ligplaatsen*  
(teken E.5.12, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, zijn gereserveerd aan de rechteroever:

1. ligplaats «Uferplatz» van kmr. 167.85 (Dreirosenbrücke) tot kmr. 168.04;
2. ligplaats «Rheinquai» van kmr. 169.35 tot kmr. 169.75;
3. aanlegplaats «Dreiländerecke» (kmr. 169.79). Deze aanlegplaats mag vrij worden gebruikt van 1 november tot en met 31 maart; buiten deze periode slechts op aanwijzing van de havenmeester.

Artikel 1.03

*Ligplaats voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd aan de rechteroever: ligplaats «Oberer Klybeckquai» van kmr. 168.05 tot kmr. 168.39.

Artikel 1.04

*Ligplaats voor schepen die ontplofbare stoffen, ammoniak of andere daarmee gelijkgestelde stoffen vervoeren*

Voor schepen, die des daags verplicht zijn twee of drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, mogen slechts ligplaats nemen met toestemming van de Rheinschiffahrtsdirektion. De ligplaatsen zullen van geval tot geval door de havenmeester worden aangewezen.

Artikel 1.05

*Gebruik van de ligplaatsen*  
(teken E.5.1, bijlage 7)

1. De op borden op de oever aangeduide breedte der ligplaatsen geldt slechts bij waterstanden aan de peilschaal van Rheinfelden van minder dan 4,50 m.
2. Bij hogere waterstanden mogen ten hoogste drie schepen langszijde van elkaar ligplaats nemen.
3. De toegang tot scheepsreparatieplaatsen binnen de ligplaatsen moet worden vrij gemaakt voor schepen die aldaar worden gerepareerd.

## HOOFDSTUK 2

### Mannheim–Ludwigshafen

#### Artikel 2.01

##### *Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Mannheim uit aan de rechteroever van kmr. 412.35 tot kmr. 417.15 en van kmr. 423.50 tot kmr. 431.80 en voor Ludwigshafen aan de linkeroever van kmr. 419.77 tot kmr. 431.90.

#### Artikel 2.02

##### *Algemene ligplaatsen* (teken E.5.12, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de rechteroever
  - a. voor Mannheim–Rheinau  
ligplaatsen van kmr. 413.30 tot kmr. 414.25, van kmr. 414.56 tot kmr. 414.90 en van kmr. 415.50 tot kmr. 416.75;
  - b. voor Mannheim  
ligplaatsen van kmr. 423.50 tot kmr. 424.00, van kmr. 424.76 tot kmr. 425.00, uitsluitend voor schepen die aldaar willen laden of lossen,  
ligplaatsen van kmr. 425.00 tot kmr. 427.20, van kmr. 428.72 tot kmr. 429.60 en van kmr. 429.80 tot kmr. 430.60;
2. aan de linkeroever voor Ludwigshafen ligplaatsen van kmr. 424.50 tot kmr. 424.70, uitsluitend voor schepen die bij de «Walzmühle» willen laden of lossen, en van kmr. 424.83 tot kmr. 426.57.

#### Artikel 2.03

##### *Ligplaatsen voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren* (teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de rechteroever  
ligplaatsen van kmr. 413.00 tot kmr. 413.30, uitsluitend voor schepen die aldaar willen laden of lossen, en van kmr. 430.60 tot kmr. 431.10.
2. aan de linkeroever  
ligplaats van kmr. 421.60 tot kmr. 422.00.

#### Artikel 2.04

##### *Ligplaats voor de BASF A.G.*

Voor schepen die bij de BASF A.G. willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:

- aan de linkeroever  
ligplaats van kmr. 426.57 tot kmr. 431.47.

## HOOFDSTUK 3

### Mainz

#### Artikel 3.01

##### *Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Mainz uit aan de linkeroever van kmr. 494.60 tot kmr. 497.76 en aan de rechteroever van kmr. 496.90 tot kmr. 497.80.

#### Artikel 3.02

##### *Algemene ligplaatsen* (teken E.5.12, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever  
ligplaats van kmr. 496.80 tot kmr. 497.76;
2. aan de rechteroever  
ligplaats van kmr. 496.90 tot kmr. 497.33 (voor de Maarauë), uitsluitend voor schepen die de Main willen invaren.

#### Artikel 3.03

##### *Ligplaatsen voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren* (teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever  
ligplaats van kmr. 494.60 tot kmr. 494.90;
2. aan de rechteroever  
ligplaats van kmr. 497.48 tot kmr. 497.80.

## HOOFDSTUK 4

### Bingen

#### Artikel 4.01

##### *Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Bingen uit aan de linkeroever van kmr. 524.20 tot kmr. 528.90.

#### Artikel 4.02

##### *Algemene ligplaatsen m.u.v. duwvaart* (teken E.5.8, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

ligplaats van kmr. 524.90 tot kmr. 525.60, van kmr. 527.55 tot kmr. 527.97, van kmr. 528.20 tot kmr. 528.50 en van kmr. 528.70 tot kmr. 528.90.

#### **Artikel 4.03**

*Algemene ligplaats voor de duwvaart*  
(teken E.5.4, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats van kmr. 526.20 tot kmr. 526.60, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

#### **Artikel 4.04**

*Ligplaatsen voor schepen, m.u.v. duwvaart, die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.9, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats van kmr. 526.90 tot kmr. 527.30, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

#### **Artikel 4.05**

*Ligplaats voor de duwvaart die licht-ontvlambare stoffen vervoert*  
(teken E.5.5, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags verplicht is een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats van kmr. 526.70 tot kmr. 526.90, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

#### **Artikel 4.06**

*Ligplaats voor schepen die ontplofbare stoffen, ammoniak of andere daarmee gelijkgestelde stoffen vervoeren*  
(teken E.5.14 en E.5.15, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn twee of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats van kmr. 524.20 tot kmr. 524.70, langs de Ilmenaue.

### **HOOFDSTUK 5**

#### **Bad Salzig**

##### **Artikel 5.01**

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Bad Salzig uit aan de linkeroever van kmr. 564.30 tot kmr. 567.60.

## **Artikel 5.02**

*Algemene ligplaats, m.u.v. duwvaart*  
(teken E.5.8, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 564.90 tot kmr. 565.70.

## **Artikel 5.03**

*Algemene ligplaats voor de duwvaart*  
(teken E.5.4, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 564.30 tot kmr. 564.80.

## **Artikel 5.04**

*Ligplaats voor schepen, m.u.v. duwvaart, die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.9, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 566.20 tot kmr. 566.70.

## **Artikel 5.05**

*Ligplaats voor de duwvaart die licht-ontvlambare stoffen vervoert*  
(teken E.5.5, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags verplicht is een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 566.70 tot kmr. 567.00.

## **Artikel 5.06**

*Ligplaats voor schepen die ontplofbare stoffen, ammoniak of andere daarmede gelijkgestelde stoffen vervoeren*  
(tekens E.5.14 en E.5.15, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn twee of drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 567.10 tot kmr. 567.60.

## **HOOFDSTUK 6**

### **Koblentz**

#### **Artikel 6.01**

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Koblentz uit aan de rechteroever van kmr. 592.15 tot kmr. 593.65.

## **Artikel 6.02**

*Algemene ligplaats, m.u.v. duwvaart*  
(teken E.5.8, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 592.15 tot kmr. 592.80.

## **Artikel 6.03**

*Algemene ligplaats voor de duwvaart*  
(teken E.5.4, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 592.80 tot kmr. 593.40.

## **Artikel 6.04**

*Ligplaats voor de duwvaart die licht-ontvlambare stoffen vervoert*  
(teken E.5.5, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags verplicht is een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 593.40 tot kmr. 593.65.

## **HOOFDSTUK 7**

### **Andernach**

#### **Artikel 7.01**

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Andernach uit aan de linkeroever van kmr. 611.95 tot kmr. 612.80 en van kmr. 613.80 tot kmr. 614.00.

#### **Artikel 7.02**

*Algemene ligplaats*  
(teken E.5.12, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 611.95 tot kmr. 612.80.

Schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, mogen evenwel lossen aan de overslaginrichting voor motorbrandstoffen van de firma E. Doetsch bij kmr. 612.40.

#### **Artikel 7.03**

*Ligplaats nemen voor de laadinrichting bij kmr. 612.52*

Voor de laadinrichting bij kmr. 612.52 (transportband) mogen slechts twee schepen langsijde van elkaar ligplaats nemen.



#### **Artikel 7.04**

*Ligplaats voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 613.80 tot kmr. 614.00.

### **HOOFDSTUK 8**

#### **Wesseling**

##### **Artikel 8.01**

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Wesseling uit aan de linkeroever van kmr. 667.93 tot kmr. 672.30.

##### **Artikel 8.02**

*Algemene ligplaatsen*  
(teken E.5.12, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren en te Wesseling willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 670.33 tot kmr. 671.80.

##### **Artikel 8.03**

*Algemene ligplaatsen voor de duwvaart*  
(teken E.5.4, bijlage 7)

Voor de ledige duwvaart, die des daags niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 669.90 tot kmr. 670.20.

##### **Artikel 8.04**

*Ligplaats voor schepen die ammoniak of andere daarmee gelijkgestelde stoffen vervoeren*  
(teken E.5.14, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 669.00 tot kmr. 669.30.

##### **Artikel 8.05**

*Ligplaats voor de laadinrichting voor ureum van de Union Kraftstoff*

De ligplaats van kmr. 667.93 tot kmr. 668.03 is slechts bestemd voor schepen die aan de laadinrichting voor ureum van de Union Kraftstoff willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost.

## Artikel 8.06

*Ligplaats voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen, die des daags verplicht zijn de blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren en die aan de laadbrug van de Union Kraftstoff willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:

ligplaats van kmr. 668.45 tot kmr. 668.95.

## Artikel 8.07

*Ligplaats van de rederij Braunkohle*

Voor schepen van de rederij Braunkohle is gereserveerd:  
ligplaats van kmr. 669.59 tot kmr. 669.90.

## HOOFDSTUK 9

### Duisburg-Ruhrort

#### Artikel 9.01

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Duisburg-Ruhrort uit van kmr. 769.30 tot kmr. 794.55.

#### Artikel 9.02

*Algemene ligplaatsen, m.u.v. duwvaart*  
(teken E.5.8, bijlage 7)

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever
  - a. ligplaats «Friemersheim» van kmr. 770.70 tot kmr. 772.30;
  - b. ligplaats «Rheinhausen» van kmr. 773.85 tot kmr. 774.15, uitsluitend voor ledige schepen die verkeer onderhouden met de haven van Rheinhausen;
  - c. ligplaats «Hochemmerich» van kmr. 775.60 tot kmr. 777.60, uitsluitend voor geladen schepen;
  - d. ligplaats «Homburg» van kmr. 778.65 tot kmr. 780.00, van kmr. 778.10 tot kmr. 778.30, van kmr. 778.40 tot kmr. 778.65 en van kmr. 780.00 tot kmr. 780.45, uitsluitend voor ledige schepen en voor schepen die aldaar gerepareerd moeten worden;
  - e. ligplaats «Homburger Ort» van kmr. 781.75 tot kmr. 782.50;
  - f. ligplaats «Orsoy» van kmr. 792.90 tot kmr. 793.20, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de haven van Walsum-Nord; van kmr. 793.80 tot kmr. 794.55, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de Rijnhaven van Orsoy;
2. aan de rechteroever
  - a. ligplaats «Rheinlust» van kmr. 770.70 tot kmr. 771.60, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de haven van Mannesmann, de havens van Hochfeld en de haven van Rheinhausen;
  - b. ligplaats «Hochfelder Längskribbe» van kmr. 773.30 tot kmr. 774.00, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de havens van Hochfeld en de haven van Rheinhausen;

- c. ligplaats «Schreckling» van kmr. 778.50 tot kmr. 779.60, uitsluitend voor ledige schepen;
- d. ligplaats «Luftball» van kmr. 781.34 tot kmr. 781.54, uitsluitend voor motorschepen die slechts voor korte tijd ligplaats nemen en niet op lading wachten, van kmr. 781.54 tot kmr. 783.40, uitsluitend voor ledige schepen;
- e. ligplaats «unterhalb der Baerler Brücke» van kmr. 786.50 tot kmr. 787.60, uitsluitend voor geladen schepen;
- f. ligplaats «Alsum» van kmr. 788.70 tot kmr. 790.00, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de haven van Schwelgern;
- g. ligplaats «Walsum» van kmr. 790.50 tot kmr. 790.58, uitsluitend voor schepen die aldaar gerepareerd worden, van kmr. 790.58 tot kmr. 791.00, van kmr. 791.60 tot kmr. 791.90 en van kmr. 792.35 tot kmr. 792.80, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de haven van Walsum-Süd.

### **Artikel 9.03**

#### *Ligplaats voor de Niederrheinische Hütte A.G. en de Duisburger Kupferhütte*

Voor schepen die bij de Niederrheinische Hütte A.G. of bij de Duisburger Kupferhütte willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:  
aan de rechteroever  
ligplaats van kmr. 774.70 tot kmr. 776.50.

### **Artikel 9.04**

#### *Ligplaatsen voor schepen, m.u.v. duwvaart, die licht-ontvlambare stoffen vervoeren (teken E.5.9, bijlage 7)*

Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, zijn gereserveerd:

aan de rechteroever

- a. ligplaats «Rheinlust» van kmr. 771.60 tot kmr. 772.10, uitsluitend voor ledige schepen, van kmr. 772.40 tot kmr. 772.90, uitsluitend voor geladen schepen;
- b. ligplaats «Baerler Brücke» van kmr. 785.10 tot kmr. 786.40.

Voor het overslaan mogen de schepen slechts gebruik maken van de ligplaats «Baerler Brücke».

### **Artikel 9.05**

#### *Ligplaats voor schepen die ammoniak of andere daarmede gelijkgestelde stoffen vervoeren (teken E.5.14, bijlage 7)*

Voor schepen, die des daags verplicht zijn twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

aan de linkeroever

ligplaats «Friemersheim» van kmr. 769.80 tot kmr. 770.00.

### **Artikel 9.06**

#### *Ligplaats voor schepen die ontplofbare stoffen vervoeren (teken E.5.15, bijlage 7)*

Voor schepen, die des daags verplicht zijn drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

aan de linkeroever

ligplaats «Friemersheim» van kmr. 769.40 tot kmr. 769.70.

## **Artikel 9.07**

*Algemene ligplaatsen voor de duwvaart*  
(teken E.5.4, bijlage 7)

Voor de duwvaart die des daags niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever
  - a. ligplaats «Friemersheim» van kmr. 770.10 tot kmr. 770.70 en van kmr. 772.70 tot kmr. 773.20;
  - b. ligplaats «Humberger Ort» van kmr. 782.50 tot kmr. 784.00;
  - c. ligplaats «Orsoy» van kmr. 789.75 tot kmr. 792.25;
2. aan de rechteroever  
ligplaats «Schreckling» van kmr. 777.80 tot kmr. 778.30.

## **Artikel 9.08**

*Ligplaats voor de duwvaart die licht-ontvlambare stoffen vervoert*  
(teken E.5.5, bijlage 7)

Voor de duwvaart, die des daags verplicht is een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever  
ligplaats «Friemersheim» van kmr. 772.30 tot kmr. 772.70;
2. aan de rechteroever  
ligplaats «unterhalb der Baerler Brücke» van kmr. 787.60 tot kmr. 788.00.

## **HOOFDSTUK 10**

### **Emmerik**

#### **Artikel 10.01**

*Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Emmerik uit van kmr. 847.60 tot kmr. 853.13.

#### **Artikel 10.02**

*Ligplaatsen*

Voor de opvaart en voor de bij artikel 10.05 van het verbod tot ligplaats nemen uitgezonderde afvaart zijn gereserveerd:

1. aan de linkeroever
  - a. ligplaats 1  
van kmr. 847.70 tot kmr. 847.90, voor schepen, die des daags verplicht zijn drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
  - b. ligplaats 2  
van kmr. 848.00 tot kmr. 848.30, voor schepen, die des daags verplicht zijn twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
  - c. ligplaats 3  
van kmr. 848.60 tot kmr. 850.40, uitsluitend voor samenstellen met inbegrip van die welke des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;

d. ligplaats 4  
van kmr. 850.40 tot kmr. 851.60, uitsluitend voor alleenvarende schepen met inbegrip van die welke des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;

e. ligplaats 5  
van kmr. 851.90 tot kmr. 853.13, uitsluitend voor samenstellen en alleenvarende schepen die van de vereenvoudigde douanebehandeling (groene klaring) gebruik willen maken, voor zover de douanebehandeling niet tijdens de vaart plaatsvindt, met inbegrip van die welke des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;

2. aan de rechteroever  
aan de steigers tussen kmr. 851.80 en kmr. 852.50, uitsluitend voor alleenvarende schepen, met uitzondering van de schepen genoemd in artikel 10.04, tweede lid.

### **Artikel 10.03**

#### *Gebruik van de ligplaatsen*

Onverminderd de bepalingen van artikel 7.07 van het Rijnvaartpolitiereglement moeten op de ligplaatsen aan de linkeroever de samenstellen en alleenvarende schepen een zijdelingse afstand van ten minste 6 m van elkaar en van de oever bewaren.

### **Artikel 10.04**

#### *Steigers*

1. Aan de steigers tussen kmr. 851.80 en kmr. 852.50 (zie artikel 10.02, tweede lid) mogen niet meer dan vier schepen langsijde van elkaar ligplaats nemen. Schepen die wel aan de steiger mogen aanleggen, maar aldaar geen plaats vinden, moeten zich naar de ligplaatsen 4 of 5 begeven.

2. Aan de steigers mogen geen schepen aanleggen die:

- a. des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
- b. des daags verplicht zijn twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
- c. des daags verplicht zijn drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
- d. een overstekende deklust hebben;
- e. ledig zijn.

### **Artikel 10.05**

#### *Bepalingen voor de afvaart*

Het is de afvaart verboden op de rede van Emmerik ligplaats te nemen, met uitzondering van schepen die:

- a. te Emmerik willen laden of lossen;
- b. zijn toegelaten voor het vervoer van passagiers;
- c. de haven van Kleef als bestemming hebben.

## HOOFDSTUK 11

### Lobith

#### Artikel 11.01

##### *Begrenzing van de rede*

De rede strekt zich voor Lobith uit aan de rechteroever van kmr. 857.73 tot kmr. 865.60 tussen de lijn die koppen der kribben verbindt en het midden van de rivier, met inbegrip van het riviergedeelte bij kmr. 862.70, dat wordt aangeduid als douanehaven, en de vluchthaven bij kmr. 863.40.

#### Artikel 11.02

##### *Algemene ligplaatsen*

Voor de schepen, die des daags niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement te voeren, zijn gereserveerd:

- a. ligplaats 2  
van kmr. 859.10 tot kmr. 860.23, voor afvarende schepen en samenstellen van schepen die van de vereenvoudigde douanebehandeling (groene klaring) gebruik willen maken;
- b. ligplaats 3  
van kmr. 860.23 tot kmr. 861.43, voor afvarende schepen en samenstellen van schepen, die niet van de vereenvoudigde douanebehandeling gebruik willen maken;
- c. ligplaats aan de steigers  
van kmr. 861.43 tot kmr. 862.93, uitsluitend voor alleenvarende schepen, die overeenkomstig artikel 11.11 van deze steigers gebruik maken;
- d. ligplaats 5  
van kmr. 863.78 tot kmr. 863.98, voor opvarende schepen en samenstellen van schepen;
- e. ligplaats aan de jachtensteiger in de douanehaven (bij kmr. 862.70), voor afvarende kleine schepen, die bestemd zijn of gebruikt worden voor de recreatievaart.

#### Artikel 11.03

##### *Gereserveerde ligplaatsen*

(teken C.4, bijlage 7, met onderhoud «Gereserveerde ligplaats»)

Voor schepen en samenstellen van schepen, die een nader onderzoek of een aparte douanebehandeling behoeven, zijn gereserveerd:

- a. ligplaats nr. 1  
van kmr. 857.73 tot kmr. 858.23;
- b. ligplaats nr. 8  
van kmr. 864.98 tot kmr. 865.60.

Het ligplaats nemen in deze vakken is slechts toegestaan op aanwijzing van de bevoegde autoriteit.

#### **Artikel 11.04**

*Ligplaats voor schepen die licht-ontvlambare stoffen vervoeren*  
(teken E.5.13, bijlage 7)

Voor schepen en samenstellen van schepen, die des daags verplicht zijn een blauwe kegel bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats nr. 6  
van kmr. 864.03 tot kmr. 864.38.

#### **Artikel 11.05**

*Ligplaats voor schepen die ammoniak of andere daarmee gelijkgestelde stoffen vervoeren*  
(teken E.5.14, bijlage 7)

Voor schepen en samenstellen van schepen, die des daags verplicht zijn twee blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, is gereserveerd:

ligplaats nr. 7  
van kmr. 864.68 tot kmr. 864.98.

#### **Artikel 11.06**

*Schepen die ontplofbare stoffen vervoeren*

Schepen en samenstellen van schepen, die des daags verplicht zijn drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren, mogen slechts ligplaats nemen op aanwijzing van de bevoegde autoriteit.

#### **Artikel 11.07**

*Algemene ligplaats voor schepen, die van de naklaring gebruik willen maken*

1. Voor afvarende schepen en samenstellen van schepen, die voor de naklaring aan de daartoe bestemde steiger moeten afmeren, is bestemd:

ligplaats nr. 4  
van kmr. 862.93 tot kmr. 863.38.

2. Aan de in de artikelen 11.04 tot en met 11.06 bedoelde afvarende schepen die van de naklaring gebruik willen maken, wordt door de bevoegde autoriteit een ligplaats aangewezen.

3. Opvarende schepen of samenstellen van schepen mogen slechts in bijzondere gevallen en na verkregen toestemming van de bevoegde autoriteit afmeren aan de voor de naklaring bestemde steiger.

#### **Artikel 11.08**

*Breedte der ligplaatsen*

De breedte van de in de artikelen 11.02, onder a, b en d, 11.03, 11.04, 11.05 en 11.07 genoemde ligplaatsen strekt zich uit van 15 meter rivierwaarts van de lijn die de koppen der kribben aan de rechteroever verbindt tot het midden van de rivier.

## Artikel 11.09

### *Plaatsen om te keren*

1. Als plaatsen om te keren zijn de volgende vakken gereserveerd:
  - a. van kmr. 861.43 tot kmr. 862.93, waarbij evenwel op het vak rivierwaarts van de in artikel 11.02 genoemde steigers uitsluitend schepen mogen keren die van deze steigers gebruik hebben gemaakt of daarvan gebruik willen maken;
  - b. van kmr. 863.38 tot kmr. 863.78;
  - c. van kmr. 864.38 tot kmr. 864.68.
2. De plaatsen om te keren mogen slechts worden gebruikt voor het keren of voor het varen naar of van een ligplaats, het watersportcentrum «de Bijland», de vluchthaven of de los- en laadplaatsen.
3. Het begin en einde van de plaatsen om te keren worden aangeduid door de op de rechteroever aangebrachte borden E.8 (bijlage 7).

## Artikel 11.10

### *Varen op de rede*

1. Op de rede is opvaart slechts toegestaan, voor zover dit noodzakelijk is voor de vaart naar of van een ligplaats, het watersportcentrum «de Bijland», de vluchthaven of de los- en laadplaatsen.
2. Op de rede is het bunkeren en provianderen van varende schepen en samenstellen van schepen slechts toegestaan, voor zover de goede orde en de veiligheid van de scheepvaart daardoor niet in gevaar kan worden gebracht.
3. Het gaande houden van schepen en samenstellen van schepen is op de rede slechts toegestaan, indien de goede orde en de veiligheid van de scheepvaart daardoor niet in gevaar kan worden gebracht.

## Artikel 11.11

### *Steigers*

1. a. In geval op een steiger door borden is aangegeven dat deze voor bepaalde schepen is gereserveerd (b.v. passagiersschepen, opvaart en afvaart), mogen aan deze steiger geen andere schepen ligplaats nemen;
  - b. schepen die aan de steigers geen plaats vinden, moeten zich begeven naar de in de artikelen 11.02 en 11.07 genoemde ligplaatsen 2, 3, 4 en 5;
  - c. het is verboden ligplaats te nemen aan een buiten gebruik gestelde steiger. De bevoegde autoriteit kan, met toestemming van de eigenaar van de steiger, van deze bepaling ontheffing verlenen. Een buiten gebruik gestelde steiger wordt als volgt aangeduid:
    - des daags: door een rode vlag;
    - des nachts: door een gewoon rood licht.
2. Aan de steigers mogen geen ligplaats nemen:
  - a. schepen die des daags verplicht zijn een, twee of drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
  - b. schepen die stoffen van de categorie K 3 van klasse IIIa van het ADN vervoeren, tenzij de lading daarvan bestemd is om de betrokken steiger (bunkerschip) te bevoorraden. Het bunkeren of provianderen van gemeerd liggende schepen is echter toegestaan voor zover de goede orde en de veiligheid van de scheepvaart naar of van de steigers niet wordt gehinderd of in gevaar kan worden gebracht;
  - c. zeeschepen die geen schriftelijke toestemming hebben van de bevoegde autoriteit;
  - d. schepen met een grotere lengte dan op de betreffende steiger is aangegeven;
  - e. schepen met overstekende deklust;



f. schepen die door hun opbouw en/of lading het zich naar de steiger begeven van personen en/of het uitzicht van vertrekkende schepen kunnen bemoeilijken.

Deze bepalingen gelden niet voor schepen die ligplaats willen nemen aan de voor de naklaring bestemde steiger.

3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen aan de steigers bijzondere regels vaststellen. Bovendien kunnen ambtenaren van de bevoegde autoriteit aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

## **Artikel 11.12**

### *Gebruikmaken van de vluchthaven*

1. Het is verboden, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, in de vluchthaven:

- a. schepen te laden of te lossen of lading over te slaan;
- b. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
- c. tanks te ontgassen;
- d. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
- e. schepen zonder bewaking aan boord te laten stilliggen;
- f. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen te varen;
- g. te varen met schepen, die verplicht zijn des daags twee of drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32, tweede en derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement te voeren;
- h. langer dan acht opeenvolgende dagen ligplaats te nemen.

2. De ambtenaren van de bevoegde autoriteit kunnen aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

**Model van het olie-afgifteboekje**

(Artikel 1.15)

CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES  
ÖLKONTROLLBUCH  
OLIE-AFGIFTEBOEKJE

.....  
Nom du bâtiment/Name des Fahrzeugs/Naam van het schip

Extrait de l'article 1.15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin:

«Les conducteurs de bâtiments autres que les menues embarcations doivent déposer, contre reçu, dans installations agréées par les autorités compétentes, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau, à des intervalles réguliers déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment.

Pour en fournir la preuve, mention de chaque dépôt doit être portée dans le carnet de contrôle des huiles usées qui doit être conservé à bord.»

Auszug aus Paragraph 1.15 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung:

«Die Schiffsführer – ausgenommen Führer von Kleinfahrzeugen – haben Rückstände von Öl und flüssigen Brennstoffen einschliesslich ölhaltiger Abwässer in regelmässigen, durch den Zustand und den Betrieb des Fahrzeugs bestimmten Abständen an die von den zuständigen Behörden zugelassenen Einrichtungen gegen Quittung abzugeben.

Zum Zweck des Nachweises muss darüber ein Vermerk im Ölkontrollbuch eingetragen werden, das an Bord aufzubewahren ist.»

Uittreksel uit artikel 1.15 van het Rijnvaartpolitierglement:

«De schippers van schepen, met uitzondering van kleine schepen, moeten olieresten of mengsels daarvan met water, met regelmatige van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke tussenpozen, tegen ontvangstbewijs aan de door de bevoegde autoriteiten goedgekeurde inrichtingen afgeven.

Om als bewijs te dienen moet van elke afgifte melding worden gemaakt in het olie-afgifteboekje dat aan boord moet worden bewaard.»

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE BATIMENT  
ANGABEN ÜBER DAS FAHRZEUG  
GEGEVENS BETREFFENDE HET SCHIP

Type et nom du bâtiment

Gattung und Name des Fahrzeugs .....

Soort en naam van het schip

Certificat de visite no.

Schiffsattest Nr. ....

Certificaat van onderzoek nr.

délivré par

ausgestellt von .....

afgegeven door

..... Litres de résidus d'huile et de combustibles liquides recueillis  
Liter Rückstände von Öl und flüssigen Brennstoffen erhalten  
Liter olieresten en brandbare vloeistoffen ingenomen

..... Litres d'eaux huileuses recueillis  
Liter ölhaltiges Abwasser erhalten  
Liter oliehoudend water ingenomen

Lieu  
Ort .....  
Plaats

Date  
Datum .....  
Datum

.....  
Cachet et signature de la station réceptrice  
Stempel und Unterschrift der Abnahmestelle  
Handtekening en stempel van het afnamestation

..... Litres de résidus d'huile et de combustibles liquides recueillis  
Liter Rückstände von Öl und flüssigen Brennstoffen erhalten  
Liter olieresten en brandbare vloeistoffen ingenomen

..... Litres d'eaux huileuses recueillies  
Liter ölhaltiges Abwasser erhalten  
Liter oliehoudend water ingenomen

Lieu  
Ort .....  
Plaats

Date  
Datum .....  
Datum

.....  
Cachet et signature de la station réceptrice  
Stempel und Unterschrift der Abnahmestelle  
Handtekening en stempel van het afnamestation

**VOORSCHRIFTEN OMTRENT DE KLEUR EN DE STERKTE DER LICHTEN,  
ALSMEDE OMTRENT DE GOEDKEURING DER NAVIGATIELANTAARNS  
VOOR DE RIJNVAART**

**INHOUDSOPGAVE**

	Blz.
<b>Hoofdstuk 1. Begripsbepalingen</b>	
Artikel 1. Lantaarns	153
Artikel 2. Lichten	153
Artikel 3. Lampen	153
Artikel 4. Optiek	153
Artikel 5. Filter	153
<b>Hoofdstuk 2. Lichten</b>	
Artikel 6. Soorten van lichten	154
Artikel 7. Sterkte van de lichten	154
Artikel 8. Draagwijdte van de lichten	155
Artikel 9. Kleur van de lichten	155
Artikel 10. Spreiding van de lichten	158
<b>Hoofdstuk 3. Lampen</b>	
Artikel 11. Gloeilampen	158
Artikel 12. Petroleumlampen	158
<b>Hoofdstuk 4. Lantaarns</b>	
Artikel 13. Lantaarnonderdelen	158
Artikel 14. Lantaarnhuis	159
Artikel 15. Soort van optiek	159
Artikel 16. Lamphouder	159
Artikel 17. Filters	159
<b>Hoofdstuk 5. Merken</b>	
Artikel 18. Aard van het merk	160
Artikel 19. Aanbrengen van het merk	160
<b>Hoofdstuk 6. Goedkeuring</b>	
Artikel 20. Wijze van goedkeuring	160
Artikel 21. Keuring	161
Artikel 22. Certificaat van goedkeuring	161
<b>Bijlage 1. Keuringsrapport voor navigatielantaarns in de Rijnvaart</b>	<b>162</b>
<b>Bijlage 2. Certificaat van goedkeuring voor navigatielantaarns in de Rijnvaart</b>	<b>164</b>

## HOOFDSTUK 1 – BEGRIPSBEPALINGEN

### Artikel 1

#### *Lantaarns*

Een lantaarn is een apparaat, dat is bestemd om het licht van een lamp te verspreiden, te filteren of te wijzigen, met inbegrip van de elementen, noodzakelijk voor de bevestiging, de bescherming of het doen branden van de lamp.

Lantaarns voor het tonen van tekens zijn bestemd voor directe inwerking op het menselijk oog.

Lantaarns voor het tonen van tekens aan boord van schepen worden navigatielantaarns (voorheen: boordlantaarns) genoemd.

### Artikel 2

#### *Lichten*

Lichten zijn de optische tekens, die door de navigatielantaarns worden getoond.

### Artikel 3

#### *Lampen*

Lampen zijn technisch gerealiseerde lichtbronnen, bestemd om licht te produceren, dat wil zeggen om licht te geven of om als verlichting te dienen.

### Artikel 4

#### *Optiek*

De optiek is een samenstel van licht brekende, reflecterende of brekende en reflecterende elementen, met inbegrip van de monturen. Door de werking van deze elementen worden de stralen van een lichtbron in andere, vooraf bepaalde richtingen omgebogen.

### Artikel 5

#### *Filter*

1. Het kleurfilter is een selectief filter, in de regel van glas of kunststof, dat de kleur en de sterkte van het doorgelaten licht wijzigt.

2. Het neutrale filter is een aselectief filter, in de regel van glas of kunststof, dat de sterkte van het doorgelaten licht wijzigt.

## HOOFDSTUK 2 – LICHTEN

### Artikel 6

#### Soorten van lichten

De lichten worden naar sterkte ingedeeld in:

- gewone,
- heldere en
- krachtige lichten.

### Artikel 7

#### Sterkte van de lichten

In tabel 1 zijn vermeld de grenzen van de bedrijfslichtsterkten  $I_B$  in Candela (cd) van de verschillende soorten lichten:

Tabel 1

Soort licht	Kleur van het licht			
	wit (cd)	rood/groen (cd)	geel (cd)	blauw (cd)
gewoon	2– 4	0,9– 5	0,8– 2,4	0,7–2
helder	9– 25	3,5–20	3,6–15	–
krachtig	35–100	–	–	–

Bij de aangegeven bedrijfslichtsterkten  $I_B$  is door middel van een correctie-factor rekening gehouden met veroudering van de lamp, met spanningschommelingen in het boordnet tot  $\pm 10\%$  en met vervuiling van de lantaarn.

De bedrijfslichtsterkte  $I_B$  van een lantaarn is 25% kleiner dan de fotometrische lichtsterkte  $I_0$ .

Derhalve geldt:  $I_B = 0,75 I_0$ .

In tabel 2 zijn vermeld de grenzen (in afgeronde waarden) van de fotometrische lichtsterkten  $I_0$  in Candela (cd) van de verschillende soorten lichten:

Tabel 2

Soort licht	Kleur van het licht			
	wit (cd)	rood/groen (cd)	geel (cd)	blauw (cd)
gewoon	2,7– 5,3	1,2– 6,7	1,1– 3,2	0,9–2,7
helder	12 – 33	4,7–27	4,8–20	–
krachtig	47 –133	–	–	–

## Artikel 8

### *Draagwijdte van de lichten*

In tabel 3 zijn vermeld de draagwijdten in kilometers (km), die met de in tabel 1 vermelde lichtsterkten en met inachtneming van het hierna gestelde kunnen worden bereikt:

Tabel 3

Soort licht	Kleur van het licht			
	wit (km)	rood/groen (km)	geel (km)	blauw (km)
gewoon	2,3-3,0	1,7-3,2	1,6-2,5	1,5-2,3
helder	3,9-5,3	2,8-5,0	2,9-4,6	—
krachtig	5,9-8	—	—	—

De betrekking tussen de bedrijfslichtsterkte  $I_B$  in cd en de draagwijdte  $t$  in km van de lichten wordt als volgt geformuleerd:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

De factor 0,2 bevat de internationaal overeengekomen verlichtingsdrempelwaarde van het oog van de waarnemer van  $2 \cdot 10^{-7}$  lux terwijl de vertroebeling van de atmosfeer door middel van de transmissiefactor  $q$  wordt aangegeven. De waarde daarvan is op 0,76 gesteld.

## Artikel 9

### *Kleur van de lichten*

1. Voor de lichten wordt een vijfkleurensysteem toegepast met als kleuren:

wit,  
rood,  
groen,  
geel en  
blauw.

Dit systeem komt overeen met de aanbevelingen van de Internationale verlichtingscommissie, publikatie CIE nr. 2 (W-1.3.3) 1959 «Couleur des signaux lumineux».

Deze kleuren gelden voor het door de lantaarn uitgestraalde licht.

2. De gekleurde lichten worden in het algemeen gerealiseerd door middel van een witte lichtbron en een kleurfilter.

De gebruikelijke totale doorlatingsfactoren  $\tau$  voor kleurfilters zijn:

rood/groen	$\tau$	=	0,10-0,20
geel	$\tau$	=	0,40-0,60
blauw	$\tau$	=	0,02

De verschillende gekleurde lichten kunnen bij voorbeeld worden gerealiseerd, zoals in tabel 4 is aangegeven:

Tabel 4

Soort en kleur van het licht	Realisering van het licht
rood/groen helder licht	wit krachtig licht met rood/groen kleurfilter
geel helder licht	wit helder licht met geel kleurfilter
rood/groen gewoon licht	wit helder licht met rood/groen kleurfilter
geel gewoon licht	wit gewoon licht met geel kleurfilter
blauw gewoon licht	wit krachtig licht met blauw kleurfilter

3. De chromatische plaats van de lichten moet liggen binnen de grenzen, bepaald door onderstaande vergelijkingen.

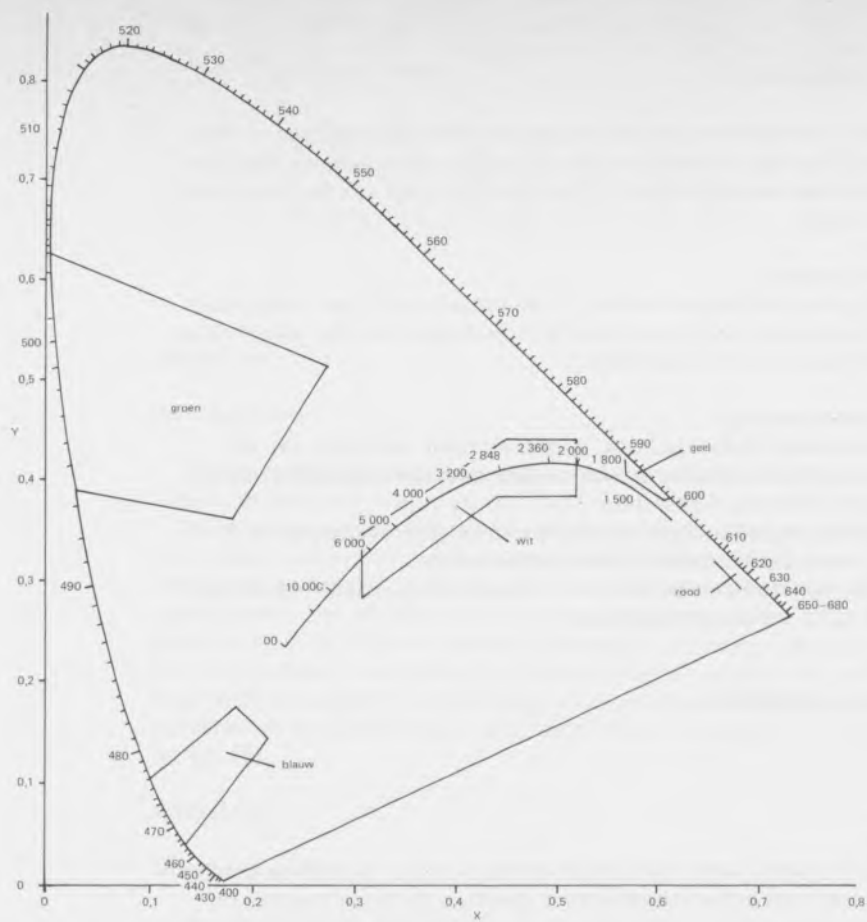
Dit voorschrift geldt eveneens voor petroleumlichten.

Tabel 5

Kleur van het licht	Vergelijkingen van de grenzen der kleuren in het kleurdiagram
wit	grens tegen purper : $y = 0,050 + 0,750 x$
	grens tegen rood : $y = 0,382$
	grens tegen geel : $x = 0,525$
	grens tegen groen : $y = 0,150 + 0,640 x$ en $y = 0,440$
	grens tegen blauw : $x = 0,310$
rood	grens tegen purper : $x = 0,980 - y$
	grens tegen geel : $y = 0,320$
	grens tegen rood met een grotere golflengte : $y = 0,290$
groen	grens tegen geel : $y = 0,623 - 0,408 x$
	grens tegen blauw : $y = 0,390 - 0,071 x$
	grens tegen wit : $x = 0,625 y - 0,041$
geel	grens tegen rood : $y = 0,382$
	grens tegen groen : $x = 0,575$
	grens tegen wit : $y = 0,790 - 0,667 x$
blauw	grens tegen purper : $x = 0,104 + 0,807 y$
	grens tegen groen : $y = 0,020 + 0,833 x$
	grens tegen wit : $x = 0,360 - y$

De vergelijkingen van de lijnen in tabel 5, die de grenzen der kleuren aangeven, begrenzen voor iedere kleur van de lichten een kleursector. Deze kleursectoren zijn weergegeven in afbeelding 1. De coördinaten van de hoekpunten van de kleursectoren worden in tabel 6 gegeven:





**Afbeelding 1**

Kleurdiagram volgens CIE

- 2000° K komt overeen met het licht van een petroleumvlam
- 2360° K komt overeen met het licht van een vacuüm gloeilamp
- 2848° K komt overeen met het licht van een met gas gevulde gloeilamp

## Artikel 10

### *Spreiding van de lichten*

1. De in tabel 1 vermelde lichtsterkten gelden voor alle richtingen in het horizontale vlak door het brandpunt van de optiek, respectievelijk door het lichtzwaartepunt van de op juiste wijze gejusteerde lamp van een verticaal opgestelde lantaarn.

#### *2. Verticale spreiding*

Bij een helling van de lantaarn van  $\pm 5^\circ$  ten opzichte van het horizontale vlak moet de lichtsterkte nog ten minste 50% bedragen van de lichtsterkte, verkregen bij  $0^\circ$  helling van de lantaarn.

#### *3. Horizontale spreiding*

De lichtsterkte mag binnen de hoek, begrensd door het einde van de gebruikssector en  $5^\circ$  binnenwaarts, niet minder bedragen dan 50% van de voorgeschreven minimale lichtsterkte.

Binnen de hoek, begrensd door het einde van de gebruikssector en  $5^\circ$  buitenwaarts, moet de lichtsterkte het nulpunt naderen.

De lichtsterkte van de boordlichten moet naar recht vooruit in ieder geval het voorgeschreven minimum bedragen.

## HOOFDSTUK 3 – LAMPEN

### Artikel 11

#### *Gloeilampen*

1. De lampen moeten, eventueel in combinatie met de optiek, de in tabel 2 aangegeven fotometrische lichtsterkten  $I_0$  bezitten. Daartoe moeten op basis van deze voorschriften genormaliseerde lampen, bij voorkeur voor 24 V, worden gebruikt.

2. Elke lamp moet zijn voorzien van het merk, bedoeld in artikel 18.

### Artikel 12

#### *Petroleumlampen*

Als petroleumlampen zijn slechts rondbranders ter grootte van 8, 10 en 14 lignes toegestaan.

De petroleumhouder moet groot genoeg zijn om de lamp gedurende 16 uur achtereenvolgens te kunnen doen branden.

## HOOFDSTUK 4 – LANTAARNS

### Artikel 13

#### *Lantaarnonderdelen*

De lantaarn bestaat uit het lantaarnhuis, de optiek en het montuur. Lantaarns, die gekleurd licht uitstralen, zijn daarenboven voorzien van de overeenkomstige kleurfilters.

Tabel 6

Kleur van het licht	Coördinaten van de hoekpunten											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
wit	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,463	0,440	0,310	0,348
rood	0,690	0,290	0,710	0,290	0,680	0,320	0,660	0,320	—	—	—	—
groen	0,028	0,385	0,183	0,359	0,277	0,510	0,004	0,622	—	—	—	—
geel	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,575	0,406	—	—	—	—
blauw	0,136	0,040	0,218	0,142	0,185	0,175	0,102	0,105	—	—	—	—

## Artikel 14

### Lantaarnhuis

Tot het lantaarnhuis behoren de middelen tot het bevestigen van de optiek, de lamp en eventueel de filters.

De bouw en het materiaal van het lantaarnhuis moeten voldoen aan de in het keuringsrapport omschreven eisen. De verschillende elementen moeten zodanig zijn gemaakt, dat zij zonder vergissingen kunnen worden gemonteerd. Het lantaarnhuis moet op eenvoudige wijze in de juiste positie aan boord kunnen worden bevestigd. De lamp moet gemakkelijk kunnen worden vervangen. De onderdelen van het lantaarnhuis (bij voorbeeld de spijlen) mogen de voor de gebruiksectoren voorgeschreven lichtsterkten en spreidingen niet ontoelaatbaar wijzigen (zie tabel 1 en artikel 10).

## Artikel 15

### Soort van optiek

De optiek kan uit glas of kunststof bestaan. De vorm en de afmetingen van de optiek moeten zodanig zijn, dat in combinatie met de lamp en eventueel de filters de in artikel 7 (tabel 1) aangegeven lichtsterkten worden gerealiseerd.

Gekleurde optieken zijn toegestaan, mits de kleur van het door de lamp en de optiek uitgestraalde licht beantwoordt aan de eisen van artikel 9 (tabel 5). De kleur van de optiek moet bestendig zijn.

## Artikel 16

### Lamphouder

De lamphouder moet zo zijn ingebouwd en gejusteerd, dat te allen tijde dezelfde stand van de lichtbron ten opzichte van de optiek is gegarandeerd. Bovendien moet verzekerd zijn, dat lampen van verschillende typen onderling niet kunnen worden verwisseld.

## Artikel 17

### Filters

Er mag geen verandering in de fotometrische kenmerken van de filters optreden. De kleur van de filters moet bestendig zijn.


Tijdens het gebruik van het licht mag het filter niet zodanig verschuiven, dat de kleur in de gebruiksector verandering ondergaat.

## HOOFDSTUK 5 – MERKEN

### Artikel 18

#### *Aard van het merk*

1. Elke voor de Rijnvaart goedgekeurde lantaarn moet op het lantaarnhuis, op de optiek en op het filter (petroleumlantaarns eveneens op de brandstofhouder) de volgende merken dragen:

1.1. Het goedkeuringsmerk: 

1.2. Het land van goedkeuring, aangeduid overeenkomstig bijlage 1 van het Rijnvaartpolitiereglement 1983:

België	B
Zwitserland	CH
Duitsland	D
Frankrijk	F
Nederland	N

1.3. Het goedkeuringsnummer.

Voorbeeld van een volledig merk:  F 235. Met dit merk wordt een in Frankrijk onder nummer 235 goedgekeurde lantaarn aangeduid.

2. Gloeilampen, waarop het fabrieksmerk, de spanning en het vermogen zijn aangebracht, worden daarenboven van het goedkeuringsmerk voorzien.

### Artikel 19

#### *Aanbrengen van het merk*

De merken moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht.

Het merk op het lantaarnhuis moet zodanig zijn aangebracht, dat voor het controleren daarvan de lantaarn niet behoeft te worden gedemonteerd.

## HOOFDSTUK 6 – GOEDKEURING

### Artikel 20

#### *Wijze van goedkeuring*

Door een keuring (typekeuring) moet worden vastgesteld, of een lantaarn geschikt is voor gebruik in de Rijnvaart. De fabrikant moet deze keuring bij de daarmee belaste dienst aanvragen onder overlegging in tweevoud van tekeningen en proefexemplaren van de lantaarn. Indien de keuring geen aanleiding tot aanmerkingen geeft, wordt één der bij de aanvraag gevoegde tekeningen, voorzien van een aantekening omtrent de goedkeuring, en één van de proefexemplaren van de lantaarn aan de aanvrager teruggezonden. De tweede exemplaren worden bewaard door de dienst, die met de keuring is belast.

De dienst, die met de keuring is belast, is gerechtigd bij de fabrikant lantaarns uit de serieproductie te nemen voor controle.

## Artikel 21

### Keuring

#### 1. Keuring van sterkte en kleur der lichten

De keuring moet worden uitgevoerd volgens een internationaal erkende methode en met voldoende nauwkeurigheid. Bij de keuring wordt de lichtsterkte  $I_0$  van het licht bepaald met gebruikmaking van de volgens dit reglement goedgekeurde lamp. De  $I_0$ -waarden moeten overeenkomen met de lichtsterkten, vermeld in tabel 2.

#### 2. Keuring van de onderdelen van de lantaarn

Gekeurd moeten worden:

##### 2.1. De bouw en het materiaal van het lantaarnhuis met betrekking tot:

- 2.1.1. de mechanische weerstand en de roestbestendigheid;
- 2.1.2. de ventilatie en de afvoer van de warmte;
- 2.1.3. de bescherming tegen het binnendringen van water;
- 2.1.4. de doorsnede en de isolatie van draden en kabels.

2.2. De onveranderlijke stand van de lamp bij het verwisselen van de lamp.

2.3. De gemakkelijke toegankelijkheid tot de lamp en in voorkomend geval tot het filter.


2.4. De aard van de merken.

## Artikel 22

### Certificaat van goedkeuring

Indien de keuring (typekeuring) geen aanleiding tot aanmerkingen heeft gegeven, verstrekt de dienst, die met de keuring is belast, aan de fabrikant een certificaat van goedkeuring volgens het model van bijlage 2. Het certificaat wordt afgegeven op grond van een keuringsrapport volgens het model van bijlage 1. Dit rapport heeft geen betrekking op de juiste aanbrengring van de lantaarn aan boord.

Door de afgifte van het certificaat van goedkeuring is de fabrikant:

1. gerechtigd op de in artikel 18 vermelde onderdelen het goedkeuringsmerk  aan te brengen;

2. verplicht

2.1. het fabriceren van de lantaarns slechts te doen geschieden overeenkomstig de door de dienst, die met de keuring is belast, goedgekeurde tekeningen en volgens de wijze van uitvoering van de gekeurde profexemplaren van de lantaarn;

2.2. afwijkingen daarvan slechts te doen uitvoeren met toestemming van de dienst, die met de keuring is belast. Deze dienst beslist eveneens, of het verstrekte certificaat van goedkeuring slechts behoeft te worden aangevuld, dan wel een nieuwe keuring moet worden aangevraagd.

1. Naam en onderscheidingsletter van het land van goedkeuring  
 .....
2. Dienst die met de keuring is belast  
 .....
3. Algemene gegevens
  - 3.1. Fabrikant/aanvrager\*  
 .....
  - 3.2. Type-aanduiding door de fabrikant .....
  - 3.3. Aanvraag d.d. ....
  - 3.4. Tekening nr. ....
  - 3.5. Soort licht .....  
 (vgl. artikel 6)
  - 3.6. Kleur van het licht .....  
 (vgl. artikel 9, eerste lid)
  - 3.7. Type van de lamp .....
  - 3.8. Soort filter .....  
 (vgl. artikel 17)
  - 3.9. Soort lantaarn .....  
 (b.v. toplicht, boordlicht of heklicht)
4. Keuringsresultaten
  - 4.1. Lichtsterkten in de richtingen van het horizontale vlak van de gebruiksector  
 (vgl. artikel 7, tabel 1, en artikel 10, eerste lid)  
 .....
  - 4.2. Chromatische plaats van het licht (vgl. artikel 9, tabel 5)  
 x = .....  
 y = .....
  - 4.3. Spreiding van het licht (vgl. artikel 10)  
 Verticale spreiding (vgl. artikel 10, tweede lid) ..... (%)  
 Horizontale spreiding (vgl. artikel 10, derde lid) ..... (%)
  - 4.4. Bouw van het lantaarnhuis
    - 4.4.1. Materiaal .....
    - 4.4.2. Weerstand, roestbestendigheid  
 voldoende \*
    - onvoldoende
    - 4.4.3. Ventilatie, afvoer van de warmte  
 voldoende \*
    - onvoldoende
    - 4.4.4. Bescherming tegen het binnendringen van water  
 voldoende \*
    - onvoldoende
    - 4.4.5. Schokvastheid  
 voldoende \*
    - onvoldoende
    - 4.4.6. Onveranderlijke stand van de lamp bij het verwisselen der lamp  
 is gewaarborgd \*
    - is niet gewaarborgd
    - 4.4.7. Gemakkelijke toegankelijkheid tot de lamp  
 is verwezenlijkt \*
    - is niet verwezenlijkt

- 4.4.8. Gemakkelijke toegankelijkheid tot het filter  
niet van toepassing \*  
is verwezenlijkt \*  
is niet verwezenlijkt \*
- 4.4.9. Plaats van het merk  
voldoende \*  
onvoldoende
- 4.4.10. Aard van de merken  
voldoende \*  
onvoldoende

5. Beoordeling

Uit de keuring is gebleken, dat de lantaarn beantwoordt/niet beantwoordt\* aan de voorschriften omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart. De volgende punten van het keuringsrapport geven aanleiding tot aanmerkingen\*:

.....  
 .....  
 .....

De fabrikant/aanvrager\* ontvangt voor de onder 3. bedoelde lantaarn het goedkeuringsnummer ....., overeenkomstig het hem daartoe uitgereikte certificaat van goedkeuring.

....., d.d. ....  
 (plaats) (datum)

.....  
 (dienst die met de keuring is belast)

.....  
 (handtekening)

---

\* Doorhalen wat niet van toepassing is.

De lantaarn .....  
(firma, aanduiding van de lantaarn door de firma)  
wordt goedgekeurd voor gebruik in de Rijnvaart.

De lantaarn krijgt het goedkeuringsnummer .....

De verschillende onderdelen moeten overeenkomstig artikel 18 worden gemerkt.

De houder van het certificaat moet overeenkomstig artikel 22, eerste en tweede lid, van de voorschriften omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart garanderen, dat het fabriceren slechts zal geschieden overeenkomstig de door de dienst die met de goedkeuring is belast, goedgekeurde tekeningen en volgens de wijze van uitvoering van de gekeurde proefexemplaren.  
Afwijkingen zijn slechts toegestaan met toestemming van de dienst die met de keuring is belast.

Bijzondere opmerkingen:

.....  
.....  
.....

....., d.d. ....  
(plaats) (datum)

.....  
(dienst die met de keuring is belast)

.....  
(handtekening)

---



## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemene beschouwingen

Bij resolutie van 23 oktober 1969 (protocol 1969-IV-18) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het Rijnvaartpolitierglement 1970 vastgesteld, dat vervolgens bij Koninklijk besluit van 8 februari 1972 (Stb. 48) voor de Rijn in Nederland van kracht is verklaard. De achtergronden van de hiermede tot stand gekomen nieuwe opzet van het reglement ten opzichte van het Reglement van politie voor de Rijnvaart van 1955 zijn in de nota van toelichting bij vermeld Koninklijk besluit, welke eveneens in Staatsblad nr. 48 van 1972 is gepubliceerd, uitvoerig uiteengezet. Van belang is hierbij met name, dat met de totstandkoming van het Rijnvaartpolitierglement 1970 de reglementering van het scheepvaartverkeer op de Rijn geschiedt in overeenstemming met de betreffende aanbevelingen in het kader van de Economische Commissie voor Europa (ECE) der Verenigde Naties te Genève, getiteld «Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)» en «Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)». Een in het kader van de werkzaamheden van de genoemde ECE ondernomen volledige herziening van bedoeld CEVNI en SIGNI is voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds in 1977 aanleiding geweest om te besluiten tot een overeenkomstige herziening van het vigerende Rijnvaartpolitierglement (vgl. protocol 1977-II-26). Inmiddels had de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het Rijnvaartpolitierglement 1970 reeds op een aantal punten definitief gewijzigd bij resoluties van mei 1973 (protocollen 1973-I-16, 1973-I-17), november 1973 (protocol 1973-II-3), mei 1975 (protocollen 1975-I-7, 1975-II-16) en november/december 1977 (protocol 1977-II-24). Deze wijzigingen zijn voor de Rijn in Nederland van kracht geworden bij de Koninklijke besluiten van 16 juli 1976 (Stb. 416) en van 5 december 1978 (Stb. 657). Hierbij werden een aantal tijdelijke wijzigingen, van kracht verklaard op grond van artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1970, definitief van kracht.

Mede als gevolg van de reeds geboekte resultaten bij de herziening van het CEVNI kon in 1980 de herziening van het Rijnvaartpolitierglement reeds gedeeltelijk worden voltooid. Dit resultaat werd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij zijn resolutie van december 1980 (protocol 1980-II-26) vastgesteld als een aantal wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement 1970. Voor de Rijn in Nederland zijn deze wijzigingen met ingang van 1 juli 1981 op grond van artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement van kracht verklaard door de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren bij zijn bekendmaking aan de Rijnscheepvaart, nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

Terwijl in het kader van de werkzaamheden van de ECE te Genève thans de herziening van het Europese SIGNI is voltooid en de herziening van het CEVNI in een vergevorderd stadium verkeert, en gezien de in de praktijk van de Rijnscheepvaart levende wensen voor herziening van het Rijnvaartpolitierglement op diverse punten, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart deze herziening thans voltooid en bij zijn resolutie van 1 december 1982 (protocol 1982-II-29) besloten de geheel herziene tekst van het reglement vast te stellen als «Rijnvaartpolitierglement 1983» met intrekking van het Rijnvaartpolitierglement 1970.

Het Rijnvaartpolitierglement 1983 is ten opzichte van het Rijnvaartpolitierglement 1970 in overeenstemming met de ontwikkeling van de opvattingen in de praktijk van de binnenvaart zoals die sinds 1970 heeft

plaatsgehad. Voorts is, zoals reeds boven vermeld, rekening gehouden met de herziening van het Europese CEVNI en SIGNI. Tenslotte heeft tevens een rol gespeeld dat voor de op de Rijn in Nederland aansluitende wateren in voorbereiding is het ontwerp-Binnenvaartpolitiereglement, dat evenals het Rijnvaartpolitiereglement, op het CEVNI is gestoeld. De ontwikkeling van de inzichten bij de voorbereiding van het Binnenvaartpolitiereglement alsmede bij het overleg, dat omtrent dit ontwerp met vele instanties is gevoerd, is mede van invloed geweest op het innemen van Nederlandse standpunten bij de werkzaamheden in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ten aanzien van de herziening van het Rijnvaartpolitiereglement. Hierdoor is een zo groot mogelijke uniformiteit bereikt voor wat betreft de reglementering van het scheepvaartverkeer op de Rijn in Nederland en op de hierbij aansluitende andere Nederlandse binnenwateren.

De voornaamste wijzigingen, die het Rijnvaartpolitiereglement 1983 vertoont ten opzichte van het Rijnvaartpolitiereglement 1970 worden hieronder vermeld.

Bij de herziening van het Rijnvaartpolitiereglement heeft vooral een vergroting van de duidelijkheid van het reglement in zijn verschillende aspecten voor ogen gestaan. Deze duidelijkheid betreft enerzijds de leesbaarheid van het reglement zelf, waarbij vooral de verbeteringen voor wat betreft de redactie en de indeling een rol spelen, terwijl voorts in het nieuwe reglement een verdere gecombineerde regeling is nagestreefd. Anderzijds betreft deze duidelijkheid het effect van het nieuwe reglement op de veiligheid en de goede orde van het scheepvaartverkeer door een verbetering van de herkenbaarheid van de verschillende categorieën van schepen, zowel door verbetering van definities, door verbetering van het systeem van lichten en dagtekens en door verbetering van het systeem van gedragsregels, als door uitbreiding van de middelen die de bevoegde autoriteiten bij de regulering van het scheepvaartverkeer ten dienste staan. Aldus stelt het Rijnvaartpolitiereglement 1983 adequate spelregels voor het moderne scheepvaartverkeer, waarbij wordt ingespeeld op de toegenomen intensiteit van de scheepvaart in het algemeen, de technische ontwikkelingen die bij de scheepvaart een rol spelen, het toenemende belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de explosieve ontwikkeling van de recreatievaart gedurende de laatste jaren.

In hoofdstuk 1 zijn van belang de nieuwe definities van klein schip, zeilschip en gekoppeld samenstel.

De verbetering van de herkenbaarheid van de verschillende categorieën van schepen is in hoofdstuk 3 vooral bereikt door aanpassing van de signalering van slepen, waaronder thans ook schepen en samenstellen met voorspan zijn begrepen, van duwstellen, van kleine schepen, van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en van drijvende werktuigen en vastgevaren of gezonken schepen.

In hoofdstuk 4 zijn thans de technische bepalingen betreffende de uitrusting met en het gebruik van marifoon en radar bijeengebracht. Hiermede is enerzijds bereikt dat deze bepalingen niet meer verspreid in het reglement behoeven te worden gezocht en anderzijds is tot uitdrukking gebracht dat deze bepalingen gelden onafhankelijk van de verschillende gedragsregels.

Aan hoofdstuk 5 dat de basis vormt voor het uniforme stelsel van verkeerstekens is een artikel toegevoegd dat een overeenkomstige reglementaire basis biedt voor het op de Rijn toegepaste stelsel van markering (betonning, bebakening en verlichting) van de vaarweg en dat is opgenomen in de nieuwe bijlage 8.

Een grotere duidelijkheid van de verschillende categorieën van schepen ten opzichte van elkaar is voor wat betreft de vaarregels (hoofdstuk 6) in de eerste plaats verkregen door vaststelling van een nieuw criterium voor het begrip «klein schip» en wel door het aanvaarden van een lengte-criterium van 20 m (vgl. artikel 1.01, onder i). Hierdoor is een scherpere afbakening van deze categorie ten opzichte van «grote» schepen, aan wie zij in beginsel voorrang dienen te verlenen, bereikt. De grote toename van de recreatievaart heeft mede gezien de grotere intensiteit van de scheepvaart als geheel de noodzaak van deze principiële afbakening voor wat betreft de vaarregels benadrukt.

Voor wat betreft schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren is niet alleen in hoofdstuk 3 een nieuw systeem van lichten en dagtekens geïntroduceerd, maar zijn tevens in hoofdstuk 6 en in hoofdstuk 7 enige nieuwe gedragsregels, met name voor de doorvaart van sluisen, voor het ligplaats nemen en voor de tussen deze schepen en de overige scheepvaart in acht te nemen afstanden, vastgesteld.

In hoofdstuk 6 zijn tenslotte vooral de regels voor het varen bij slecht zicht ingrijpend herzien. De betreffende bepalingen hebben een meer logische opzet gekregen en gaan thans meer uit van de in de praktijk van de moderne Rijnscheepvaart reeds gebruikelijk geworden spelregels, waarbij een hoofdrol wordt gespeeld door de mogelijkheden die met name de radar en de marifoon bieden.

Het hoofdstuk 7 inzake het ligplaats nemen is geheel herzien, met name door de introductie van een zeer genuanceerd stelsel van verkeerstekens waarmee de beheerders van de verschillende ligplaatsen en reden in staat worden gesteld om enerzijds een zo efficiënt mogelijk beleid te voeren voor wat betreft het gebruik van de voor ligplaatsen beschikbare ruimte en anderzijds regulerend op te treden ten aanzien van de voornaamste categorieën van schepen door het instellen van diverse soorten gereserveerde ligplaatsen.

De Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (Deel II van het reglement) zijn tevens in overeenstemming gebracht met de thans geldende situatie op ieder riviergedeelte.

Wat de bijlagen betreft is vooral het nodige gewijzigd in de bijlage 7, waaraan de nodige nieuwe verkeerstekens uit het herziene Europese SIGNI zijn opgenomen, en in de bijlagen 9, 10 en 11, die in overeenstemming zijn gebracht met de thans geldende voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR).

Geheel nieuw zijn de bijlagen 8 en 12.

Als bijlage 8 is opgenomen het uniforme stelsel van verkeerstekens ter markering van de vaarweg, dat in overeenstemming is gebracht met het onlangs herziene Europese SIGNI. Voorheen werd het toegepaste stelsel van markering van de vaarweg afzonderlijk gepubliceerd in de Gids voor de bebakening van de Rijn. Door de vaststelling van de nieuwe bijlage 8 en artikel 5.02 van het Rijnvaartpolitierglement 1983, waarop de bijlage is gebaseerd, maakt het stelsel van markering thans deel uit van het totale uniforme stelsel van de op de Rijn geldende verkeerstekens.

In de nieuwe bijlage 12 zijn opgenomen de Voorschriften betreffende de reden op de Rijn, welke voorheen op grond van artikel 9.10, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement afzonderlijk waren vastgesteld. Door de onderhavige opneming in de nieuwe bijlage 12 vormen zij thans integraal deel van het reglement. Ten opzichte van de voorheen geldende redevoorschriften hebben zij de nodige wijzigingen ondergaan.

Evenals bij de totstandkoming van het Rijnvaartpolitierglement 1970 in het desbetreffende nummer van het Staatsblad (Stb. 1972, 48) is geschied,

is ook thans een artikelsgewijze toelichting bij het Rijnvaartpolitierglement 1983 gevoegd als bijlage bij de onderhavige nota van toelichting. In deze artikelsgewijze toelichting zijn thans echter slechts die bepalingen toegelicht die een meer dan redactionele wijziging hebben ondergaan dan wel zijn toegevoegd. Voor de overige bepalingen van het reglement kan de uitvoerige toelichting bij het Rijnvaartpolitierglement 1970 in nummer 48 van het Staatsblad 1972 nog steeds worden gehanteerd.

Tenslotte verklaart het onderhavige ontwerp-besluit (vgl. artikel 5 en de toelichting daarop) voor de Rijn in Nederland tevens van kracht de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, bedoeld in artikel 1.01, onder p en q, van het Rijnvaartpolitierglement 1983. Deze voorschriften zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld bij zijn resolutie van 26 april 1972 (protocol 1972-I-18) en waren in Nederland tot nu toe slechts gepubliceerd door middel van een bekendmaking aan de Rijnscheepvaart (nr. 22/1972; Stcr. 216). Deze voorschriften zijn daartoe tevens bij het ontwerp-besluit gevoegd.

### **Toelichting bij de artikelen van het Ontwerp-besluit**

#### *Artikel 1*

Ter uitvoering van de resolutie der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1 december 1982 (protocol 1982-II-29), waarbij het herziene Reglement van politie voor de Rijnvaart werd aangenomen – zie de Algemene beschouwingen – regelt dit artikel het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van de nieuwe versie van dat reglement. De formulering is gelijk aan die, welke alhier gebruikelijk is voor van kracht doen zijn van resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het artikel bevat tevens de citeertitel van het vernieuwde reglement.

#### *Artikel 2*

De artikelen 7.02, 7.03 en 7.04 van het Rijnvaartpolitierglement 1983 – van elk artikel steeds het eerste lid onder a – vermelden meer uitdrukkelijk dan de overeenkomstige artikelen 7.03, 7.04 en 7.05 van het Rijnvaartpolitierglement 1970, dat op gedeelten van de vaarweg, waarop het reglement van toepassing is, onderscheidenlijk het ligplaatsnemen, het ankeren en het meren in zijn algemeenheid kan worden verboden. Het onderhavige artikel van het ontwerp-besluit regelt het bepalen van deze gedeelten.

#### *Artikel 3*

In de reglementen, die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden aangenomen, worden veelal, ter nadere uitvoering van bepaalde artikelen daarvan, bevoegdheden toegekend aan de nationale autoriteiten van de Rijnsoeverstaten. Wie deze autoriteiten zijn, wordt door elk der Rijnsoeverstaten bepaald bij de nationale regeling, waarbij het reglement in die staat wordt ingevoerd. Ook in het Rijnvaartpolitierglement 1983 worden, op overeenkomstige wijze als in het Rijnvaartpolitierglement 1970 geschiedde, ter nadere uitvoering van een aantal artikelen bevoegdheden aan de nationale autoriteit(en) verleend. Het onderhavige artikel 3 van het ontwerp-besluit regelt het bepalen van bedoelde bevoegde autoriteit(en).

#### Artikel 4

Dit artikel bevat een ter zake gebruikelijke bepaling.

#### Artikel 5

In artikel 6 van het Koninklijk besluit van 8 februari 1972 (Stb. 48), bij welk besluit het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van het Rijnvaartpolitierglement 1970 werd geregeld, werd bepaald, dat de regeling van artikel 1.01, onder p en q, van dat reglement eerst in werking zou treden, wanneer de ingevolge deze bepalingen vast te stellen voorschriften omtrent de kleuren en de sterkte der lichten in gemeen overleg door de oeverstaten en België zouden zijn tot stand gekomen. Het tweede lid van artikel 6 van dat besluit bevatte voor de toepassing van de regeling van artikel 1.01, onder q, van het Rijnvaartpolitierglement 1970 een overgangsregeling tot het tijdstip van totstandkoming van de bedoelde voorschriften.

Deze voorschriften zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld bij zijn resolutie van 26 april 1972 (protocol 1972-I-18).

Het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling voor de verschillende categorieën van schepen uitgaande van de tijdstippen waarop deze schepen in bedrijf of in aanbouw waren is vervolgens door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gewijzigd bij zijn resoluties van 24 april 1974 (protocol 1974-I-24) en 12 mei 1976 (protocol 1976-I-18). Als gevolg van het bepaalde in deze resoluties geldt thans voor schepen, die op 1 juli 1974 reeds in bedrijf of in aanbouw waren, nog een uitstel tot 1 juli 1984 van het van kracht zijn van de bedoelde voorschriften. Hierop heeft het tweede lid van het onderhavige artikel 5 betrekking. Dit lid bevat voorts voor deze schepen voor wat betreft de toepassing van artikel 1.01, onder q, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 dezelfde overgangsregeling, die reeds in artikel 6, tweede lid, van het Koninklijk besluit van 8 februari 1972 was opgenomen.

De onderhavige voorschriften zijn ter uitvoering van de genoemde resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor de Rijn in Nederland aanvankelijk van kracht verklaard bij bekendmaking aan de Rijn-scheepvaart van de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren. Hierop hebben betrekking de bekendmakingen van 29 september 1972, nr. 22/1972 (Stcrt. 216), van 4 juni 1974, nr. 8/1974 (Stcrt. 109), van 9 juli 1976, nr. 8/1976 (Stcrt. 141) en van 28 februari 1979, nr. 5/1979 (Stcrt. 59).

In het derde lid van het onderhavige artikel 5 wordt het aanwijzen van de diensten, die belast zijn met de keuring der navigatielantaarns, opgedragen aan de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren. In de genoemde bekendmakingen heeft een dergelijke aanwijzing plaatsgehad. Het vierde lid van artikel 5 bevat een bepaling vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij zijn resolutie van 26 april 1972. De commissie overweegt hierbij, dat het niet mogelijk is om aan schepen van andere landen dan een der oeverstaten of België voor te schrijven, dat hun navigatielantaarns moeten zijn voorzien van een goedkeuringsmerk, zoals bedoeld in hoofdstuk 5 van de onderhavige voorschriften. Zij worden geacht aan de betreffende voorschriften te hebben voldaan, indien hun navigatielantaarns op dit punt voldoen aan de in hun eigen land geldende voorschriften.

## *Artikel 6*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft bij zijn resolutie van 1 december 1982 (protocol 1982-II-29) voor de toepassing van het Rijnvaartpolitierglement 1983 een drietal overgangsbepalingen vastgesteld.

De eerste overgangsbepaling betreft de toepassing van artikel 1.10, derde lid, krachtens welke bepaling op duwbakken een metalen plaat kan worden aangebracht met een aantal gegevens die in de plaats treden van de eis dat aan boord van deze duwbakken bepaalde bescheiden aanwezig moeten zijn. In het herziene Rijnvaartpolitierglement is in het model van deze plaat enige wijziging aangebracht. De overgangsbepaling maakt het mogelijk dat de op duwbakken reeds aanwezige platen kunnen worden gehandhaafd tot aan de eerstvolgende wijziging van het certificaat van onderzoek of van het certificaat van goedkeuring van het ADN.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft voorts voor de toepassing van artikel 4.06, eerste lid onder d, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 bepaald, dat gedurende een overgangstermijn van vijf jaren de eis, dat slechts van radar mag worden gebruik gemaakt, indien zich een persoon die houder is van het radardiploma aan boord bevindt, wordt verlicht ten behoeve van de radaropleiding. Deze regeling maakt het voor de schippers, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het herziene reglement nog niet over een radardiploma beschikken, mogelijk om zich bij goed zicht in het gebruik van radar te bekwamen, zodat de praktijkervaring die voor het verkrijgen van het radardiploma nodig is kan worden opgedaan.

Onder omstandigheden van slecht zicht geldt artikel 4.06, eerste lid onder d, onverkort.

Ten slotte heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een overgangsregeling vastgesteld voor de toepassing van artikel 6.04, derde lid, tweede alinea, van het Rijnvaartpolitierglement 1983, dat luidt:

«Het blauwe bord moet zijn voorzien van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moeten donker van kleur zijn». Voor het aanbrengen van deze voorzieningen wordt aan de binnenvaart de gelegenheid gegeven tot 1 oktober 1984.

Het onderhavige artikel 6 van het ontwerp-besluit regelt het van kracht zijn van bedoelde overgangsregelingen voor de Rijn in Nederland.

## *Artikel 7*

In de meergenoemde resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1 december 1982 (protocol 1982-II-29), waarbij het herziene Reglement van politie voor de Rijnvaart werd aangenomen, worden tevens de regeringen der oeverstaten uitgenodigd het Rijnvaartpolitierglement 1970 in te trekken. Ter voldoening daaraan strekt artikel 7 van het ontwerp-besluit.

## *Artikel 8*

De datum van inwerkingtreding van het Rijnvaartpolitierglement 1983 is in de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1 december 1982 (protocol 1982-II-29) bepaald op 1 oktober 1983.

Artikel 8 bepaalt derhalve, dat het onderhavige besluit op die datum in werking treedt.

*Artikel 9*

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

## Bijlage bij de nota van toelichting

### TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN HET RIJNVAARTPOLITIE- REGLEMENT 1983

#### BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN

#### DEEL I

#### ALGEMENE BEPALINGEN

#### HOOFDSTUK 1

#### Artikel 1.01

#### Artikel 1.01, litt. d

*Betekenis van enige uitdrukkingen*

*Begrip «zeeschipbak»*

De omschrijving van het begrip «zeeschipbak» was reeds in 1971 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld (protocol 1971-II-16; in Nederland gepubliceerd bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 19/1972, Stcrt. 77) en is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij het Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657) tot wijziging van het Rijnvaartpolitierglement 1970 (hierna te noemen: RPR 1970).

Zeeschipbakken vormen een soort duwbakken, die enerzijds gebouwd of bijzonder geschikt zijn om varende te worden geduwd en die anderzijds van een zodanige bouw zijn en zodanige afmetingen hebben, dat zij in serie aan boord van daartoe bestemde zeeschepen kunnen worden vervoerd. Voor dit vervoer zijn zij aan de voorzijde en aan de achterzijde plat. Door het woord «kunnen» vallen onder de definitie ook zeeschipbakken die niet op zeeschepen zijn aangevoerd maar die alhier zijn gebouwd. Zie ook artikel 8.04.

#### Artikel 1.01, litt. e

*Begrip «gekoppeld samenstel»*

De omschrijving van het begrip «gekoppeld samenstel» is ten opzichte van het RPR 1970 vereenvoudigd en zodanig geformuleerd dat een duidelijker afbakening van het begrip «duwstel» wordt bereikt. Dit komt tot uitdrukking in de woorden «waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip...». Hierbij is met name gedacht aan duidelijkheid ten opzichte van duwstellen waarvan tevens duwbakken deel uitmaken die langszijde van de duwboot zijn geplaatst en ten opzichte van gekoppelde samenstellen waarbij langszijde van het motorschip dat voor de voortstuwing zorgt een of meer duwbakken worden voortbewogen.



#### **Artikel 1.01, litt. i**

##### *Begrip «klein schip»*

Het criterium voor het voor wat betreft de verkeersordering voornaamste onderscheid tussen kleine en «grote» schepen is thans voor de Rijn gesteld op 20 m lengte. Het nieuwe criterium treedt in de plaats van het in het RPR 1970 gehanteerde criterium van 15 ton laadvermogen dan wel waterverplaatsing. Het voordeel van het nieuwe lengtecriterium is vooral gelegen in de eenvoudiger waarneembaarheid met het oog, zodat bij de toepassing van de vaarregels door andere schepen sneller kan worden vastgesteld in welke voorrangscategorie het schip valt.

De lengte van 20 m wordt berekend over de romp, zonder het roer en de boegspriet. Het criterium van 20 m, dat oorspronkelijk is ontleend aan de zeeaanvaringsbepalingen, zal bij de totale herziening van het Europese CEVNI ook daarin worden opgenomen. Het wordt tevens gehanteerd in het ontwerp-Binnenvaartpolitierglement. De duidelijker afbakening van de categorie van kleine schepen wordt tevens bevorderd door het feit dat er relatief weinig schepen met een lengte van ongeveer 20 m zijn, zodat het 20 m-criterium een natuurlijke grens tussen de hoofdcategoryen van kleine en «grote» schepen vormt. Evenals in het RPR 1970 worden sleepboten, passagiersschepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren (zie in dit verband ook art. 3.31) en veerponten steeds als «grote» schepen aangemerkt.

#### **Artikel 1.01, litt. p en q**

##### *Begrippen «wit licht, rood licht, groen licht, geel licht en blauw licht» en «krachtig licht, helder licht en gewoon licht»*

In de overeenkomstige bepalingen van het RPR 1970 werd voor wat betreft de krachtens deze bepalingen te stellen technische eisen verwezen naar «de voorschriften die zijn vastgesteld in gemeen overleg door de oeverstaten en België». Deze voorschriften, de «Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart», zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld bij zijn resolutie van 26 april 1972 (protocol 1972-I-18) en worden thans bij het Koninklijk besluit, waarbij het RPR 1983 van kracht verklaard wordt, eveneens definitief voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard. Zie echter de overgangsregeling vervat in art. 5 van vermeld besluit.

#### **Artikel 1.01, litt. u**

##### *Begrip «zeilschip»*

Deze nieuwe definitie, die ook in het herziene CEVNI zal worden opgenomen, beoogt buiten twijfel te stellen, dat een zeilend schip hetwelk tevens zijn motor gebruikt geen zeilschip doch een motorschip is. De onderwerpelijke vraag doet zich derhalve slechts voor bij zeilende schepen die tevens een motor (ingebouwd of buiten boord) gebruiken. Het onderhavige schip wordt als motorschip aangemerkt, omdat, nu het schip zijn motor gebruikt, er geen reden meer is aan het schip de positie te geven van een schip dat vanwege zijn zeilen minder gemakkelijk kan manoeuvreren, maar er eerder aanleiding is aan het schip de positie toe te kennen van een schip dat

vanwege zijn motor in staat is aanstonds te reageren. De definitie is van belang voor de vaarregels, in het bijzonder voor die tussen kleine schepen onderling, waarbij aan het zeilschip voorrang wordt toegekend. Een noodzakelijk complement van de onderhavige regel, dat een zeilend klein schip hetwelk zijn motor gebruikt wordt beschouwd als een motorschip, vormt de verplichting van een zodanig schip des daags een zwarte kegel te voeren (art. 3.30). Nu het onderhavige schip, dat vanwege zijn zeilen het uiterlijk heeft van een zeilschip, niettemin reglementair een motorschip is, dient het dit met het oog op de toepassing der vaarregels aan andere schepen kenbaar te maken. De kegel brengt derhalve het schip in een andere categorie dan die, waartoe het blijkens zijn uiterlijk zou behoren. Indien het onderhavige schip nalaat de kegel te voeren kunnen andere schepen nog aan de door de werking van de schroef veroorzaakte werveling van het water en aan de koelwaterstraal van het schip waarnemen, dat dit schip, ondanks de gevoerde zeilen, een (klein) motorschip is en het uit dien hoofde voor (kleine) zeilschepen moet uitwijken.

De woorden «zijn zeilen» sluiten uit, dat een door een zeilschip gesleept schip onder de definitie zou kunnen worden gebracht.

#### **Artikel 1.01, litt v**

##### *Begrip «ADNR»*

Als nieuwe definitie in het RPR 1983 is thans tevens de veelgehandeerde afkorting «ADNR», waarmede het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn wordt aangeduid, opgenomen.

#### **Artikel 1.01, litt. w**

##### *Begrippen «linker- en rechteroever»*

Deze begrippen worden met name verschillende malen gehanteerd in Deel II (Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten) van het reglement.

#### **Artikel 1.02**

##### **Artikel 1.02, tweede lid**

##### *Schipper*

De bepaling van de nieuwe tweede volzin van het tweede lid, dat ingeval van een gekoppeld samenstel slechts de schipper van het samenstel houder behoeft te zijn van het schipperspatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart, is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld als tijdelijke wijziging van het RPR 1970 (protocol 1980-II-25; in werking getreden op 1 april 1981).

##### **Artikel 1.02, vijfde lid**

Aan de eerste volzin van deze bepaling zijn toegevoegd de woorden «onverminderd de verantwoordelijkheid van derden». Hiermede is bedoeld nog meer zekerheid ten aanzien van het subject van het strafbare feit te scheppen. De bepaling dient te worden gelezen in samenhang met het nieuwe derde lid van art. 1.03.

### **Artikel 1.02, zesde lid**

In deze bepaling wordt thans onderscheid gemaakt tussen de persoon die met de bewaking en de persoon die met het toezicht is belast. Deze wijziging hangt samen met de tekst van het nieuwe art. 7.08 dat het art. 7.06 van het RPR 1970 heeft vervangen. Bij art. 7.08 wordt het onderscheid nader toegelicht.

### **Artikel 1.03**

#### **Artikel 1.03, derde lid**

*Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden*

Deze bepaling, die ten opzichte van het RPR 1970 nieuw is, bedoelt meer zekerheid te scheppen ten aanzien van het subject van het strafbare feit. Ingevolge art. 1.02, vijfde lid, is steeds de schipper strafrechtelijk verantwoordelijk ingeval van overtreding van de bepalingen van het reglement. Hoewel leden van de bemanning en andere personen die zich aan boord bevinden ingevolge het eerste en het tweede lid van art. 1.03 reeds een overeenkomstige verantwoordelijkheid hadden in het geval aan hun door de schipper aanwijzingen met betrekking tot de naleving van het reglement waren gegeven, stelt het nieuwe derde lid nu uitdrukkelijk vast, dat wanneer dergelijke aanwijzingen door de schipper niet zijn gegeven toch een zelfde strafrechtelijke verantwoordelijkheid bestaat. Het betreft de gevallen waarin deze personen feitelijk als schipper optreden, en waarin de persoon die overeenkomstig art. 1.02, eerste lid, als schipper moet worden aangemerkt niet langer de koers en de snelheid van het schip bepaalt en derhalve niet kan worden geacht het schip te voeren. Het betreffende bemanningslid of de betreffende andere persoon voert dan het schip en dient alsdan een zelfde verantwoordelijkheid als de schipper te dragen.

### **Artikel 1.06**

*Gebruik van de vaarweg*

Ten opzichte van de overeenkomstige bepaling in het RPR 1970 wordt een groter aantal aanvullende en bijzondere bepalingen vermeld met betrekking tot de afmetingen van schepen en samenstellen. Art. 8.11 betreft de samenstelling van slepen. De artt. 10.01, 10.02 en 10.03 betreffen beperkingen van de scheepvaart bij bijzonder hoge dan wel lage waterstand.

### **Artikel 1.07**

#### **Artikel 1.07, tweede lid**

*Ten hoogste toegelaten belading; ten hoogste toegelaten aantal passagiers*

Aan de strekking van deze bepaling is enige uitbreiding gegeven in die zin, dat thans ook uitdrukkelijk wordt voorgeschreven dat de wijze van belading de hechtheid van de romp van het schip niet in gevaar mag brengen.

## **Artikel 1.08**

### **Artikel 1.08, derde lid**

#### *Bouw, uitrusting en bemanning van een schip*

In deze bepaling wordt voor wat betreft de eisen voor bouw en uitrusting van het schip verwezen naar het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476; gewijzigd bij Stb. 1978, 472). In het RPR 1970 werd in deze bepaling nog de oude citeertitel van het reglement vermeld.

## **Artikel 1.10**

### **Artikel 1.10, eerste lid**

#### *Scheepsbescheiden*

Onder de bescheiden die aan boord van een schip aanwezig moeten zijn worden thans tevens vermeld de Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart (litt. k) en de zendvergunning voor de marifooninstallatie (litt. l). Zie wat dit betreft ook art. 4.05.

Onder litt. f worden voorts meer specifiek dan in het RPR 1970 de bescheiden vereist door het ADNR vermeld.

### **Artikel 1.10, derde lid**

De in deze bepaling vervatte regeling, die het mogelijk maakt om op duwbakken de belangrijkste gegevens aan te brengen op een metalen plaat volgens het in deze bepaling voorgeschreven model, is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds vastgesteld bij zijn resolutie van mei 1973 (protocol 1973-I-17) en is voor de Rijn in Nederland definitief van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 16 juli 1976 (Stb. 416). Het model van deze metalen plaat is in de onderhavige tekst van het RPR 1983 enigszins gewijzigd. Zie in dit verband de overgangsregeling vervat in art. 6, eerste lid, van het Koninklijk besluit waarbij het RPR 1983 van kracht wordt verklaard.

## **Artikel 1.11**

#### *Reglement aan boord*

In de tekst van deze bepaling is thans verduidelijkt, dat met een bijgewerkt exemplaar van het reglement dat aan boord beschikbaar moet zijn bedoeld wordt een exemplaar waarin ook de voorschriften van tijdelijke aard zijn verwerkt. Deze voorschriften worden ter uitvoering van art. 1.22 in Nederland afgekondigd door de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren bij Bekendmaking aan de Rijscheepvaart, welke tevens in de Nederlandse Staatscourant wordt gepubliceerd.

## **Artikel 1.15**

### **Artikel 1.15, zesde lid**

#### *Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen*

Aan art. 1.15 is toegevoegd een verbod om aan het bilgewater schoonmaakmiddelen met emulgerende werking toe te voegen. Deze bepaling is in zijn huidige vorm vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij zijn resolutie van mei 1980 (protocol 1980-I-25) en is als tijdelijke wijziging van het RPR 1970 in werking getreden op 1 oktober 1980. Deze tijdelijke wijziging trad in de plaats van een andere, in werking getreden op 1 april 1977 (vgl. protocol 1976-II-21) krachtens welke bepaalde middelen met emulgerende werking wel konden worden toegelaten. Thans worden geacht voldoende schoonmaakmiddelen in de handel te zijn die geen emulgerende werking hebben, zodat een volledig verbod van deze voor de waterkwaliteit zeer bedreigende stoffen gerechtvaardigd is.

## **Artikel 1.19**

#### *Aanwijzingen*

In de Nederlandse tekst van het RPR 1983 wordt de in de Franse tekst gebezigde term «ordres particuliers» weergegeven met het woord «aanwijzingen». Beter dan het in de tekst van het RPR 1970 gebezigde «bijzondere bevelen» geeft dit begrip aan dat het maatregelen betreft door de ambtenaren belast met het toezicht op het scheepvaartverkeer te nemen teneinde, in aanvulling op dan wel in afwijking van de door het reglement gegeven regels, het gedrag van schepen in het verkeer nader te regelen. Het begrip «aanwijzing» is in de verkeerswetgeving in dit verband gebruikelijk. Zie het Vaarreglement (art. 3, tweede lid) en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (art. 7). Ook in art. 1.19 van het ontwerp-Binnenvaartpolitie-reglement wordt de term «aanwijzingen» gebruikt.

## **Artikel 1.23**

#### *Vergunning voor evenementen*

Als criterium voor het soort evenementen waarvoor een vergunning vereist wordt vermeldt de onderhavige bepaling niet langer, dat deze evenementen aanleiding kunnen geven tot een concentratie van schepen op de rivier, doch dat zij meer in het algemeen de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen. Zo kan bij een wedstrijd tussen enkele schepen niet worden gesproken van een concentratie van schepen, doch is het zeer wel mogelijk dat de veiligheid of de vlotte afwikkeling van het verkeer in gevaar komt. De nieuwe algemene formulering geeft de bevoegde autoriteiten meer ruimte voor het voeren van een op alle mogelijke situaties afgestemd beleid.

## HOOFDSTUK 2

### KENTEKENS EN SCHALEN VAN SCHEPEN; METING

#### Artikel 2.01

##### Artikel 2.01, eerste lid, litt. c

*Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen*

De regeling van het officiële scheepsnummer is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld bij zijn resolutie van mei 1973 (protocol 1973-I-16) en is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 16 juli 1976 (Stb. 416). De nota van toelichting bij genoemd besluit vermeldde onder meer: «Het doel van deze maatregel is in het bijzonder van statistische aard. Daarnaast kan een nummer, dat onveranderd aan een schip verbonden blijft, zolang zijn thuishaven niet naar een ander land overgaat, van nut zijn voor de identificatie van het schip, aangezien meermalen verschillende schepen dezelfde naam voeren en deze dientengevolge voor de identificatie van een dergelijk schip een minder bruikbaar middel vormt. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft voorts bepaald, dat de verplichting tot het voeren van het officiële scheepsnummer voor enkele categorieën van schepen niet hoeft te gelden. Het betreft drijvende werktuigen, ponten, sport- of pleziervaartuigen, passagiersschepen, schepen van de toezichhoudende ambtenaren en brandweerboten. Het toekennen van het officiële scheepsnummer en de registratie daarvan geschiedt in Nederland onder verantwoordelijkheid van het Directoraat-Generaal van het Verkeer, Afdeling Internationale Binnenvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat».

## HOOFDSTUK 3

### OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

#### Artikel 3.01

*Toepassing*

Het eerste en het tweede lid van het overeenkomstige artikel van het RPR 1970 zijn vervallen. In deze bepalingen werd een opsomming gegeven van de artikelen van hoofdstuk 3 die van toepassing zijn des nachts resp. des daags en op varende schepen resp. op stilliggende schepen.

In het nieuwe hoofdstuk 3 is in de verschillende voorschriften steeds aangegeven of zij des nachts dan wel des daags gelden, alsmede of zij van toepassing zijn op varende dan wel op stilliggende schepen.

#### Artikel 3.04

*Cylinders, bollen, kegels en ruiten*

In dit artikel is thans ook een regeling met betrekking tot ruiten opgenomen, welke in enkele artikelen van het RPR 1983 worden voorgeschreven (artt.

3.31 en 3.41). Voor de Nederlandse tekst is de voorkeur gegeven aan het woord «ruit» dat geen letterlijke vertaling vormt van de in de Franse en Duitse tekst gebruikte termen («bicône» en «Doppelkegel»). Wel is in beginsel een omwentelingslichaam bedoeld.

#### **Artikel 3.04, derde lid**

Van de in het derde lid voorgeschreven minimum afmetingen zijn die voor bollen en voor kegels thans wat kleiner vastgesteld. In de praktijk is gebleken dat bollen en kegels van deze afmetingen, die gelijk zijn aan die voorgeschreven in de zeeaanvaringsbepalingen, op een afstand voldoende zichtbaar zijn. De voorgeschreven afmetingen voor ruiten zijn uiteraard nieuw. Hierbij is aansluiting gezocht bij de geldende afmetingen voor cilindfers.

#### **Artikel 3.05**

##### *Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens*

De beide leden waaruit dit artikel thans bestaat zijn in beginsel gelijk aan het eerste en het tweede lid van art. 3.05 van het RPR 1970. In het derde lid van het oude artikel was de regeling opgenomen voor het voeren van lichten en dagtekens door schepen enz. die beschermd willen worden tegen hinderlijke waterbeweging. Uit een oogpunt van systematiek was deze regeling onjuist geplaatst. Zij is thans opgenomen als art. 3.48. Het oude vierde lid van art. 3.05 bevatte eveneens een regeling die uit een oogpunt van systematiek in art. 3.05 minder gelukkig was. Het in de eerste volzin van dat lid vervatte verbod is thans terug te vinden in art. 3.07, eerste lid.

Het verbod van de tweede volzin ten aanzien van het gebruik van reclamevlaggen of -borden was als afzonderlijk verbod overbodig en wordt eveneens gedekt door art. 3.07, eerste lid.

#### **Artikel 3.06**

##### *Noodlichten*

In de Nederlandse tekst is door het gebruik van de woorden «niet kunnen werken» thans verduidelijkt dat de voorgeschreven lichten ook inderdaad defect moeten zijn wanneer van de noodlichten wordt gebruik gemaakt.

#### **Artikel 3.07**

##### **Artikel 3.07, eerste lid**

##### *Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden enz.*

Het eerste lid betreft een samenvoeging van hetgeen in het RPR 1970 werd geregeld in art. 3.05, vierde lid, en in art. 3.07, litt. a. Uit een oogpunt van systematiek is deze samenvoeging juist. Anders dan in art. 3.05 betreffen de in art. 3.07 vervatte verboden niet het gebruik van in het reglement vermelde nautische tekens (lichten en dagtekens), doch het gebruik van andere verlichting en voorwerpen. Het eerste lid bedoelt verwarring met de in het reglement vermelde nautische tekens te voorkomen dan wel te voorkomen dat de waarneembaarheid of de herkenning daarvan wordt bemoeilijkt.

### **Artikel 3.07, tweede lid**

Het tweede lid is gelijk aan art. 3.07, litt. b, van het RPR 1970.

### **Artikel 3.08**

#### **Artikel 3.08, eerste lid, litt. a**

##### *Lichten van alleen varende motorschepen*

###### *Begrip «toplicht»*

In de Nederlandse tekst van deze bepaling wordt vóór de omschrijving van het toplicht niet langer vermeld «als toplicht» doch wordt door het gebruik van de woorden «een toplicht:» aangegeven dat het hier in feite een definitie van dit begrip betreft. In de hiernavolgende artikelen wordt voorts niet langer van een toplicht gesproken wanneer niet een sectorlicht, zoals in de onderhavige bepaling wordt omschreven, wordt voorgeschreven doch een rondom schijnend licht.

Zulks is onvermijdelijk aangezien de in de Franse tekst gebruikte term «feu de mâ» zowel een sectorlicht als een rondom schijnend licht kan zijn. Met het Nederlandse begrip «toplicht» wordt traditioneel nautisch een sectorlicht bedoeld. De Nederlandse tekst van het RPR 1983 sluit hiermede tevens aan bij het ontwerp-Binnenvaartpolitiereglement dat in een afzonderlijk artikel de begrippen «toplicht», «boordlichten», «heklicht» en «hoogte» definieert. Hetzelfde is geschied in de zeeaanvaringsbepalingen.

#### **Artikel 3.08, eerste lid, litt. b en c**

##### *Begrippen «boordlichten» en «heklicht»*

Ook deze bepalingen zijn gepresenteerd in de vorm van een definitie. In verschillende hiernavolgende artikelen wordt in de voorschriften betreffende de lichten van andere schepen en samenstellen naar de onderhavige voor alleen varende motorschepen geformuleerde begrippen verwezen. Voor het heklicht bestaat thans de keuze tussen een helder licht en een gewoon licht. De mogelijkheid om het heklicht ook als helder licht uit te voeren is reeds als tijdelijke wijziging van het RPR 1970 van kracht vanaf 1 april 1977 (resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart; protocol 1976-II-22).

#### **Artikel 3.08, derde lid**

Deze bepaling vormde in het RPR 1970 het eerste lid van art. 3.08 en is thans om redenen van systematiek verplaatst.

### **Artikel 3.09**

#### **Artikel 3.09, eerste lid, litt. b**

##### *Lichten van varende slepen*

Evenals ten aanzien van het in art. 3.08, eerste lid, litt. c, voorgeschreven heklicht heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij zijn op 1 april 1977 in werking getreden resolutie (protocol 1976-II-22) bepaald dat ook het gele sleeplicht als een helder licht mag zijn uitgevoerd.



### **Artikel 3.09, eerste, derde en vierde lid**

In art. 3.09, tweede lid, laatste alinea, van het RPR 1970 was bepaald dat een sleepboot dezelfde lichten dient te voeren, indien hij tijdelijk over korte afstand wordt voorafgegaan door een andere sleepboot in voorspan. Het RPR 1983 kent niet langer een afzonderlijke signalering voor een voorspan teneinde aldus de signalering van de verschillende samenstellen te vereenvoudigen. Dit betekent dat een alleenvarend schip of een samenstel dat gebruik maakt van een voorspan thans voor de toepassing van de artt. 3.08 e.v. wordt beschouwd als een gesleept schip of samenstel. Of het gesleepte schip of samenstel hierbij gebruik maakt van de eigen mechanische middelen tot voortbeweging is voor de signalering derhalve niet langer relevant. Ook de definitie van het begrip «sleep» in art. 1.01, litt. c, stond hieraan niet in de weg. Slechts voor een gesleept of geassisteerd duwstel worden thans des nachts bijzondere lichten voorgeschreven (vgl. art. 3.10). Op een alleenvarend motorschip en een gekoppeld samenstel, die gebruik maken van een voorspan, is thans derhalve art. 3.09, vierde lid, van toepassing. Indien een sleep gebruik maakt van een andere sleepboot in voorspan dient de oorspronkelijke sleepboot, die dan in kiellinie achter het voorspan vaart, ook niet langer de in art. 3.09, eerste lid, voorgeschreven lichten te voeren. In de zin van het RPR 1983 wordt ook deze sleepboot gesleept zodat op hem art. 3.09, derde lid, van toepassing is.

### **Artikel 3.09, vierde lid**

De in deze bepaling vervatte keuze-mogelijkheid was door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart door middel van een op 1 oktober 1977 in werking getreden tijdelijke wijziging van art. 3.09, vijfde lid, van het RPR 1970 gerealiseerd (protocol 1977-I-27). Indien een motorschip of een gekoppeld samenstel wordt gesleept of – in de terminologie van het RPR 1970 – in voorspan wordt voorafgegaan door een ander motorschip, behoeven deze schepen, voor zover zij motorschepen zijn die normaal een toplicht overeenkomstig art. 3.08 voeren, dit toplicht niet door het rondom-schijnende licht van art. 3.09, derde lid, te vervangen. Deze motorschepen kunnen in dit geval derhalve volstaan met het doven van de boordlichten.

De laatste volzin van de overeenkomstige bepaling van het RPR 1970 (art. 3.09, vijfde lid), waarin werd bepaald dat, indien zich kleine schepen achteraan de sleep bevinden, voor de toepassing van dit lid daarmee geen rekening wordt gehouden is vervallen. Deze bepaling was overbodig gezien het (nieuwe) vijfde lid.

### **Artikel 3.09, vijfde lid**

Deze bepaling was in het RPR 1970 opgenomen als eerste lid van art. 3.09 en is om redenen van systematiek thans aan het eind van dit artikel geplaatst.

### **Artikel 3.10**

#### **Artikel 3.10, eerste lid, litt. a**

##### *Lichten van varende duwstellen*

De voorschriften betreffende de door een duwstel te voeren toplichten hebben enkele wijzigingen ondergaan. Allereerst moeten thans de drie

toplichten in de vorm van een driehoek, wanneer vooraan het duwstel meer dan één duwbak wordt voortbewogen, worden gevoerd op de meest aan bakboord geplaatste duwbak. Hierdoor kan door tegemoet komende schepen spoediger zekerheid worden verkregen omtrent de samenstelling en de afmetingen van het naderend duwstel. Eveneens wordt een gemakkelijker herkenbaarheid van de formatie van duwstellen mogelijk gemaakt door het voorschrift, dat op elke andere duwbak die van voren over de volle breedte zichtbaar is «een toplicht» moet worden gevoerd. Dit betekent dat, anders dan volgens art. 3.10, eerste lid, litt. a.2, van het RPR 1970 dat hier «een wit helder licht» voorschreef, thans een krachtig licht moet worden gevoerd, gezien de definitie van het begrip «toplicht» in art. 3.08, eerste lid, litt. a. In de praktijk voldeden de witte heldere lichten minder goed, aangezien zij naast de drie krachtige toplichten in de vorm van een driehoek dreigden «weg te vallen».

#### **Artikel 3.10, tweede lid**

Een overeenkomstige regeling als thans is vervat in de eerste volzin van deze bepaling gold in art. 3.10, tweede lid, van het RPR 1970 wanneer het duwstel werd voorafgegaan door een motorschip als voorspan. Thans wordt uiteraard hetzelfde bedoeld. Het reglement spreekt in hetzelfde geval nu van een duwstel dat wordt gesleept.

Nieuw is de regeling van de tweede volzin van het tweede lid dat in dit geval de drie heklampen op de duwboot gele lichten dienen te zijn. Zulks kan zinvol zijn voor een oploper die aldus spoedig kan zien dat het vóór hem varende duwstel wordt voorafgegaan door een sleepboot. Als gevolg van de lengte van het duwstel kan het immers zijn, dat het gele sleeplicht van de sleepboot niet voldoende tijdig wordt waargenomen. Deze regeling vormt thans een parallel met het voorschrift van art. 3.29, vijfde lid, krachtens hetwelk in het zelfde geval des daags door het duwstel een gele bol moet worden gevoerd.

#### **Artikel 3.11**

##### **Artikel 3.11, eerste lid, litt. a**

##### *Lichten van varende gekoppelde samenstellen*

Het voorschrift omtrent het rondom schijnende licht, te voeren door een schip van een gekoppeld samenstel dat geen motorschip is, was bij tijdelijke wijziging van het RPR 1970 reeds in die zin opnieuw geformuleerd dat verwezen wordt naar het bij art. 3.09, vierde (thans derde) lid, voorgeschreven licht (protocol 1977-I-27; in werking getreden op 1 oktober 1977).

##### **Artikel 3.11, tweede lid**

Om redenen van systematiek zijn in het RPR 1983 het eerste en het tweede lid van dit artikel van plaats verwisseld.

#### **Artikel 3.12**

##### *Lichten van varende zeilschepen*

Om redenen van systematiek zijn in het RPR 1983 het eerste en tweede lid van dit artikel van plaats verwisseld.

### **Artikel 3.13**

#### **Artikel 3.13, eerste lid**

##### *Lichten van varende kleine schepen*

In de eerste plaats is in deze bepaling de omschrijving van de verschillende voor kleine motorschepen voorgeschreven lichten redactioneel verduidelijkt. Voorts is een extra keuze-mogelijkheid voor het voeren van boordlichten geschapen door wijziging, onder e, van het woord «moeten» in «mogen». Dit betekent dat motorboten die het toplicht ten minste 1 m hoger dan de boordlichten voeren, zoals in Nederland gebruikelijk is, de keuze hebben tussen boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd bij de boeg dan wel overeenkomstig art. 3.08, eerste lid, litt. b, geplaatste boordlichten. Hiermede is ruimte geschapen voor een systeem van lichtvoering dat in Nederland op motorboten regelmatig voorkomt.

#### **Artikel 3.13, vierde lid**

Voor de lichtvoering op kleine zeiljachten zijn thans de eerste twee in het vierde lid vermelde systemen toegevoegd. De drie thans voorziene mogelijkheden zijn ook reeds aanvaard bij de herziening van het CEVNI en komen eveneens voor in het overeenkomstige voorschrift van het ontwerp-Binnenvaartpolitiereglement. Als gevolg van de bovenvermelde wijziging van het eerste lid, litt. e, houdt het eerstvermelde systeem nog de keuze-mogelijkheid in van boordlichten ter weerszijden en van boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd bij de boeg. Hiermede zijn alle systemen van lichtvoering die voor Nederlandse zeiljachten reeds gebruikelijk zijn thans ook op de Rijn toegelaten.

### **Artikel 3.14**

##### *Bijkomende lichten van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

De nieuwe artt. 3.14, 3.21, 3.32 en 3.37 bevatten het nieuwe systeem van signalering voorgeschreven voor schepen die de in de bijlagen 9, 10 of 11 bedoelde gevaarlijke stoffen vervoeren. Dit nieuwe systeem is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds vastgesteld bij zijn resolutie van december 1980 (protocol 1980-II-26), welke is in werking getreden op 1 juli 1981.

Voor de Rijn in Nederland zijn deze bepalingen van kracht geworden bij tijdelijke wijziging van het RPR 1970 op grond van art. 1.22. De publikatie had plaats door een Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart (nr. 8/1981, Stcrt. 120).

#### **Artikel 3.14, eerste, tweede en derde lid**

Deze bepalingen bevatten de hoofdbeginselen van het nieuwe systeem dat ten opzichte van het oude is vereenvoudigd en logisch van opzet is. Ieder schip dat een gevaarlijke stof vervoert bedoeld in één der bijlagen 9, 10 of 11 dient des nachts één, twee of drie blauwe lichten te voeren, waarbij het aantal lichten in de volgorde van de bijlagen toeneemt met de mate van het gevaar.

#### **Artikel 3.14, vierde lid**

Ongeacht welk schip of hoeveel schepen van een duwstel of een gekoppeld samenstel ingevolge het eerste, tweede of derde lid verplicht zou zijn de betreffende signalering te voeren, behoeft deze slechts te worden gevoerd door de duwboot dan wel door het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppelde samenstel.

#### **Artikel 3.14, vijfde lid**

Bij samenlading van verschillende categorieën van gevaarlijke stoffen is voor de lichtvoering volgens dit artikel de stof die het grootste aantal lichten vereist bepalend.

#### **Artikel 3.14, zesde lid**

Voorheen werden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gewone lichten voorgeschreven. De formulering van het zesde lid maakt het thans mogelijk ook lichten van grotere sterkte toe te passen.

#### **Artikel 3.15**

Ten gevolge van de sterk vereenvoudigde nieuwe regeling van art. 3.14 kon het oude art. 3.15 vervallen.

#### **Artikel 3.16**

##### **Artikel 3.16, tweede lid**

##### *Lichten van varende veerponten*

Ten aanzien van het witte licht dat de ankerschuit of drijver van een veerpont aan een langskabel aanduidt wordt thans bepaald dat het een helder licht moet zijn. Aldus wordt een betere herkenbaarheid van de plaats van de kabel verzekerd. Voorts wordt verduidelijkt dat dit licht een rondom schijnend licht moet zijn.

#### **Artikel. 3.21**

##### *Bijkomende lichten van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

Tengevolge van de sterk vereenvoudigde regeling voor het voeren van lichten en dagtekens door schepen die de in de bijlagen 9, 10 of 11 bedoelde gevaarlijke stoffen vervoeren kon er in dit artikel mede worden volstaan te bepalen dat des nachts op deze schepen wanneer zij stilliggen eveneens art. 3.14 van toepassing is. De blauwe lichten dienen derhalve te worden gevoerd ongeacht of het schip vaart of stilligt. Uit art. 3.14 blijkt voorts dat het bijkomende lichten betreft, zodat in art. 3.21 niet uitdrukkelijk behoefde te worden gesteld dat op deze schepen wanneer zij stilliggen overigens art. 3.20 normaal van toepassing is.

#### **Artikel 3.22**

Tengevolge van de sterk vereenvoudigde nieuwe regeling van de artt. 3.14 en 3.21 kon het oude art. 3.22 vervallen.

### **Artikel 3.23**

#### *Lichten van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten*

Dit artikel is in de eerste plaats opnieuw geredigeerd en heeft tengevolge daarvan een meer logische opzet gekregen die tevens een parallel vormt met die van art. 3.16. Het eerste lid bevat thans de regels voor het voeren van lichten door stilliggende niet-vrijvarende veerponten, het tweede lid de overeenkomstige regels voor vrijvarende veerponten.

#### **Artikel 3.23, tweede lid**

Nieuw voor de vrijvarende veerpont die dienst doet is de bepaling dat hij tijdens het stilliggen op zijn aanlegplaats behalve het rondom schijnende witte en het rondom schijnende groene licht in de mast, welke lichten hij moet voeren, ook zijn boordlichten en zijn heklicht mag blijven voeren. Aangezien het laden en lossen bij veel veerponten betrekkelijk weinig tijd vergt wordt de overige scheepvaart die een dergelijke stilliggende veerpont nadert er, met name door het ontstoken zijn van de boordlichten, opmerkzaam op gemaakt dat een spoedige afvaart van de betreffende veerpont waarschijnlijk is. Is een stilliggende vrijvarende veerpont buiten dienst dan wordt hij thans geacht in dezelfde situatie te verkeren als ieder ander gemeerd schip. Het spreekt vanzelf dat hij dan geen boordlichten of heklicht mag voeren. In art. 3.23, tweede lid, van het RPR 1970 was bepaald dat hij voorts het groene rondom schijnende licht mocht doven. In de toelichting bij die bepaling is vermeld dat er voor een dergelijke veerpont aanleiding kon zijn om het groene licht ontstoken te laten indien hij beschermd wilde worden tegen hinder door golfslag of om de doorgaande vaart te waarschuwen indien hij enigszins uitstak in het vaarwater. Thans wordt gemeend dat een vrijvarende veerpont buiten dienst zich bij het afmeren aan dezelfde voorschriften dient te houden als andere schepen en dat ingeval van vrees voor hinderlijke waterbeweging er eerder aanleiding is voor toepassing van art. 3.48. Derhalve wordt thans bepaald dat deze veerponten het groene licht in dat geval moeten doven. Overigens betekent het blijven voeren door deze veerponten van het witte rondom schijnende licht bedoeld in art. 3.16, eerste lid onder a, dat er in lichtvoering nog steeds enig onderscheid ten opzichte van andere stilliggende schepen bestaat, nu het bedoelde witte licht een helder licht moet zijn, terwijl het witte meerlicht voorgeschreven in art. 3.20 een gewoon licht is.

#### **Artikel 3.27**

#### *Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen*

De artt. 3.27 en 3.41 van het RPR 1970 bevatten een systeem van lichten en dagtekens voor in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en voor schepen die werkzaamheden uitvoeren dan wel zijn vastgevaren of gezonken dat gebaseerd was op een traditionele toepassing doch niet geheel logisch van opzet was. Deze artikelen dienden te worden gelezen in verband met art. 3.05, derde lid (oud), dat de lichten en dagtekens voorschreef te voeren door schepen enz. die beschermd willen worden tegen golfslag.

Voorbijvarende schepen werden ingevolge art. 6.20, derde lid, verplicht golfslag te vermijden bij het voorbijvaren van schepen enz., die de lichten

en dagtekens voorgeschreven zowel bij art. 3.05, derde lid, als bij de artt. 3.27 en 3.41 voerden. De materie van art. 3.05, derde lid, is thans afzonderlijk in het nieuwe art. 3.48 geregeld en is in feite niet gewijzigd.

De bedoeling van de signalering als voorzien bij de artt. 3.27 en 3.41 was om enerzijds aan te geven aan welke zijde een schip of baggerwerktuig dat op enigerlei wijze een obstakel vormt moet worden gepasseerd en anderzijds om tegelijkertijd te bepalen dat tijdens het passeren golfslag dient te worden vermeden. De laatstbedoelde betekenis kwam echter in de dagtekens van art. 3.41 reeds niet tot uiting voor zover in dit artikel voor de Rijn in Nederland naast de signalering door middel van vlaggen en borden, waardoor aan de vrije zijde inderdaad tevens het vermijden van golfslag wordt voorgeschreven, het voor de Nederlandse binnenwateren traditionele systeem van bollen werd voorzien.

Het tonen aan de vrije zijde in dit systeem van een rode bol boven een zwarte bol gaf in tegenstelling tot de hiernaast eveneens toegestane rood-witte vlag niet aan, dat golfslag diende te worden vermeden. De in art. 3.27 (oud) voorgeschreven rode en witte lichten die des nachts ook in plaats van de rode en de zwarte bol moesten worden gevoerd hadden deze betekenis echter weer wel. Tijdens de meest recente herzieningswerkzaamheden aan zowel het CEVNI als het RPR ontstond vooral in Duitsland de behoefte om niet alleen de bovengeschetste inconsequentie op te heffen doch tevens te voorzien in de mogelijkheid om bij een obstakel te onderscheiden een signalering die slechts de zijde zou aangeven aan welke dient te worden gepasseerd van een signalering die, zoals in de oude artikelen 3.27 en 3.41, tevens het vermijden van golfslag zou voorschrijven. Hiertoe werd i.v.m. de eerstgenoemde mogelijkheid een systeem voorgesteld dat was ontleend aan voorschrift 27, litt. b en d, van de zeeaanvaringsbepalingen en aan art. 8.15 CEVNI, en dat aan de vrije zijde des daags twee groene ruiten en des nachts twee groene lichten voorschreef en aan de niet-vrije zijde des daags twee rode bollen en des nachts twee rode lichten. Teneinde verwarring met het vermelde in Nederland toegepaste systeem van bollen, waarbij in de praktijk het gebruik is ingeburgerd om te varen langs de zijde waar het grootste aantal bollen wordt getoond, te vermijden is dit systeem voor het RPR en het CEVNI in zoverre geamendeerd dat aan de niet-vrije zijde des daags één rode bol en des nachts één rood licht zal worden voorgeschreven.

De tekens der artt. 3.27 en 3.41 maken tevens deel uit van het stelsel van bebakening van obstakels in de vaarweg door de beheerder daarvan. Tot deze obstakels behoren ook vastgevaren en gezonken schepen. Tot de bebakening van obstakels beschikken sommige beheersdiensten over wrakschuitjes, voorzien van de onderhavige tekens. Zie in dit verband de bijlage 8 onder 5.

#### **Artikel 3.27, eerste en tweede lid**

De litt. a en b van deze bepaling vermelden thans het bovenbedoelde nieuwe systeem van signalering des nachts om aan te geven aan welke zijde de weg vrij is zonder dat het nodig is tevens aan te geven dat hinderlijke waterbeweging dient te worden vermeden. Ingeval de doorvaart aan beide zijden vrij is, moeten de groene lichten aan beide zijden worden gevoerd.

De litt. c en d vermelden het traditionele systeem waarbij aan voorbijvarende schepen tevens het vermijden van hinderlijke waterbeweging wordt voorgeschreven.

Overeenkomstig het tweede lid is op vastgevaren of gezonken schepen slechts de onder c en d vermelde signalering van toepassing. Voor deze

schepen zal het vermijden van hinderlijke waterbeweging vrijwel steeds gewenst zijn. Dit betekent voorts dat niet alle schepen de onder a en b vermelde lichten aan boord beschikbaar moeten hebben.

De in het eerste lid, litt. a en b, vermelde signalering kan derhalve worden toegepast enerzijds door drijvende werktuigen en schepen die in de rivier werken uitvoeren dan wel peilingen of metingen verrichten en anderzijds door de beheerders die daarmee gevaarlijke punten en obstakels in de vaarweg markeren.

### **Artikel 3.28**

*Bijkomende lichten van schepen en drijvende voorwerpen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen*

#### **Artikel 3.28, derde lid**

Het derde lid, dat in volgorde vóór het oude derde lid is geplaatst, vormt een nieuwe bepaling ten opzichte van het RPR 1970. Het geeft voor situaties des nachts thans hetzelfde voorschrift als art. 3.42 dat alleen des daags van toepassing was. Thans geldt derhalve algemeen dat ieder schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting dat een anker zodanig uitzet dat dit een gevaar voor de scheepvaart kan vormen des nachts behalve door het witte licht bedoelde in het eerste en tweede lid dit anker tevens moet aanduiden door een drijver voorzien van een radarreflector. Het voorschrift gaat voor de normale scheepvaart derhalve minder ver dan het vierde lid dat voor drijvende werktuigen voor het overeenkomstige geval een boei voorzien van een wit licht voorschrijft. Een zodanig uitgeruste boei is immers op de meeste schepen niet aanwezig. De in het derde lid bedoelde drijver die nu zowel des daags als des nachts is voorgeschreven heeft vooral betekenis tijdens situaties van slecht zicht. De radarreflector verzekert dat ook bij de interpretatie van het radarscherm steeds ver uitstaande ankers kunnen worden opgemerkt.

### **Artikel 3.29**

#### **Artikel 3.29, eerste lid**

*Dagtekens van varende slepen*

In deze bepaling is vervallen het voorschrift dat de onderhavige cylinder ook moet worden gevoerd wanneer de sleepboot tijdelijk over een korte afstand wordt voorafgegaan door een andere sleepboot in voorspan. Zie hierover de toelichting bij art. 3.09 inzake de lichtvoering. Thans dient de cylinder derhalve, ingeval van in kiellinie-slepende sleepboten of ingeval van een motorschip dat in voorspan een ander slepend motorschip voorafgaat, slechts door het voorste slepende motorschip te worden gevoerd.

#### **Artikel 3.29, derde lid**

De laatste volzin van de overeenkomstige bepaling (art. 3.29, vierde lid) van het RPR 1970, waarin werd bepaald dat, indien zich kleine schepen achteraan de sleep bevinden, voor de toepassing van dit lid daarmee geen rekening wordt gehouden, is vervallen. Deze bepaling was overbodig gezien het zevende lid.

### **Artikel 3.29, vijfde lid**

In de overeenkomstige bepaling van het RPR 1970 (art. 3.29, zevende lid) werd gesproken van een duwstel dat gebruik maakt van een motorschip als voorspan. Thans wordt gesproken van een duwstel dat wordt gesleept. Zie in dit verband tevens art. 8.02.

### **Artikel 3.29, zevende lid**

Deze bepaling was in het RPR 1970 opgenomen als eerste lid van art. 3.29 en is om redenen van systematiek thans aan het eind van dit artikel geplaatst.

### **Artikel 3.30**

*Dagteken van kleine schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en door middel van een motor worden voortbewogen*

Deze bepaling heeft ten opzichte van het RPR 1970 in zoverre een omgekeerde betekenis gekregen dat hij thans slechts van toepassing is op kleine schepen, terwijl in de overeenkomstige bepaling van het RPR 1970 kleine schepen juist van dit voorschrift waren uitgezonderd. Dezelfde wijziging zal in het herziene CEVNI worden aangebracht. De reden van de zwarte kegel is – behalve eenheid met de zeeaanvaringsbepalingen (voorschrift 25, litt. e) – de aanduiding, dat het schip ondanks zijn zeilen reglementair een motorschip is. De bepaling zal voornamelijk toepassing vinden, wanneer een zeilend schip gedurende langere tijd de motor heeft bijstaan, hetgeen vooral geschiedt wanneer het schip bij de wind zeilt.

De zwarte kegel heeft alleen betekenis voor kleine schepen, omdat in de vaarregels alleen tussen kleine schepen onderling zeilschepen voorrang hebben boven andere schepen. In de vaarregels tussen «grote» schepen onderling wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën schepen, met name wordt aan zeilschepen geen voorrang toegekend. Het artikel spreekt niet van een klein zeilschip, omdat een zeilschip is gedefinieerd als een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen (art. 1.01, litt. u), en is derhalve eveneens van toepassing op motorjachten die gebruik maken van een steunzeil.

### **Artikel 3.31**

*Dagteken van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m*

Het RPR 1970 bevatte als art. 3.31 de bepaling dat kleine motorschepen met een lengte van meer dan 10 m als dagteken een witte vlag met een rode horizontale streep dienden te voeren. Dit vormde een minder gelukkige bepaling die in de praktijk nauwelijks werd nageleefd. De grootste categorie van kleine schepen waarvoor zulks was voorgeschreven ontleende hieraan geen recht doch gaf hiermede slechts ten overvloede voor «grote» schepen aan wijkplichtig te zijn. Er was dan ook weinig stimulans voor het voeren van dit teken. Nu het criterium voor het onderscheid tussen kleine en «grote» schepen is gesteld op 20 m lengte, hetgeen, zoals bij art. 1.01, litt. i, is toegelicht, een gemakkelijke herkenbaarheid van beide categorieën bevordert, was er voor handhaving van dit bijzondere dagteken geen aanleiding meer, zodat het is vervallen.



In de plaats hiervan wordt thans in art. 3.31 een vergelijkbaar herkenningsteken voorgeschreven voor een categorie schepen die tot de «grote» schepen behoort, doch uiterlijk bezwaarlijk als zodanig zou kunnen worden herkend. Het betreft passagiersschepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en die blijkens de definitie van «klein schip» in art. 1.01, litt. i, van die categorie zijn uitgezonderd en derhalve in beginsel op kleine schepen voorrang hebben. Het feit dat deze schepen het recht hebben meer dan 12 passagiers te vervoeren is echter voor de overige scheepvaart uiterlijk niet waarneembaar, zodat ingeval van een «klein» passagiersschip omtrent de voorrangspositie onzekerheid zou kunnen ontstaan. Om deze onzekerheid te voorkomen is voor deze categorie als nieuw dagteken een gele ruit voorgeschreven. De gele ruit als teken is ontleend aan desbetreffende voorstellen in het kader van de herziening van het CEVNI. Een met dit dagteken overeenkomend licht is niet voorzien nu het hier in de praktijk thans passagiersschepen betreft die voornamelijk worden gebruikt voor dagtochten.

### **Artikel 3.32**

*Bijkomende dagtekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

Zie wat dit betreft de toelichting bij art. 3.14. Art. 3.32 vormt de pendant van art. 3.14 en bevat de voorschriften voor het voeren des daags van de met de blauwe lichten corresponderende blauwe kegels.

### **Artikel 3.33**

Ten gevolge van de sterk vereenvoudigde nieuwe regeling van art. 3.32 kon het oude art. 3.33 vervallen.

### **Artikel 3.37**

*Dagtekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

Deze bepaling vormt de pendant van art. 3.21. De blauwe kegels dienen evenals de blauwe lichten te worden gevoerd ongeacht of het schip vaart of stilligt.

### **Artikel 3.38**

Ten gevolge van de vereenvoudigde regeling van art. 3.37 kon het oude art. 3.38 vervallen.

### **Artikel 3.41**

*Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen*

Zie hierover tevens de toelichting bij art. 3.27.

### **Artikel 3.41, eerste en tweede lid**

De litt. a tot en met d van deze bepaling vermelden het nieuwe systeem van signalering des daags om aan te geven aan welke zijde de weg vrij is

zonder dat het nodig is tevens aan te geven dat hinderlijke waterbeweging dient te worden vermeden. De methode om zulks aan te geven door middel van de in de litt. a en b vermelde verkeersborden E.1 en A.1 van bijlage 7 heeft overigens geen pendant in het corresponderende art. 3.27. Voor in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en schepen die in de rivier werken uitvoeren dan wel peilingen of metingen verrichten bestaat des daags thans de keuze tussen het gebruik van deze borden en van de groene ruiten en de rode bol die corresponderen met de des nachts in art. 3.27, eerste lid, litt. a en b, voorgeschreven lichten. De borden zullen overigens vooral ook worden toegepast door de betreffende beheerders die gevaarlijke punten en obstakels in de vaarweg willen markeren. Zie in dit verband de bijlage 8 onder 5.

De litt. e en f vermelden het traditionele systeem, waarbij aan voorbijvarende schepen tevens het vermijden van hinderlijke waterbeweging wordt voorgeschreven. Overeenkomstig het tweede lid is op vastgevaaren of gezonken schepen slechts de onder e en f vermelde signalering van toepassing.

#### **Artikel 3.42**

##### *Dagteken van ankers van schepen en van drijvende voorwerpen*

Evenals in art. 3.28 wordt thans voorgeschreven dat de gele drijver moet zijn voorzien van een radarreflector. Gezien het nieuwe art. 3.28, derde lid, zijn thans voor schepen, niet zijnde drijvende werktuigen, des nachts en des daags dezelfde drijvers voorgeschreven.

#### **Artikel 3.46**

##### **Artikel 3.46, eerste lid**

##### *Noodtekens*

Ten aanzien van de vlag waarmede des daags in geval van nood in het rond moet worden gezwaaid wordt thans bepaald dat dit een rode vlag moet zijn. Dit betekent uiteraard «bij voorkeur» omdat ook ieder ander geschikt voorwerp is toegestaan.

##### **Artikel 3.46, tweede lid**

De verwijzing in deze bepaling is thans naar het nieuwe art. 4.04, in welk afzonderlijk artikel thans de noodseinen zijn geregeld.

#### **Artikel 3.48**

##### *Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging*

De in deze nieuwe bepaling geregelde materie was in het RPR 1970 opgenomen in art. 3.05, derde lid. Zie ook de toelichting bij art. 3.05. Het nieuwe artikel heeft ten opzichte van art. 3.05, derde lid (oud), de nodige redactionele verbeteringen ondergaan. Het begrip «golfslag of zuiging» in de Nederlandse tekst van het RPR 1970 is thans vervangen door «hinderlijke waterbeweging» in aansluiting op het Vaarreglement en het ontwerp-Binnenvaartpolitie reglement.

### Geluidsseinen van schepen; marifoon; radar

In dit hoofdstuk zijn als nieuwe bepalingen opgenomen de voorschriften betreffende het gebruik van de marifoon (art. 4.05) en van de radar (art. 4.06). Om redenen die hieronder zullen worden uiteengezet werd de noodzaak gevoeld deze bepalingen in een afzonderlijk gedeelte van het reglement onder te brengen. Hiertoe is de keuze gevallen op het onderhavige hoofdstuk, dat thans derhalve niet langer beperkt is tot «Geluidsseinen van schepen», doch dat op deze wijze veeleer de verschillende voorschriften inzake het gebruik van de voor de navigatie noodzakelijke apparatuur gaat bevatten.

#### Artikel 4.01

##### Artikel 4.01, eerste lid

###### *Algemene bepalingen*

In deze bepaling was in het RPR 1970 voor wat betreft de mechanisch werkende geluidsinstallaties bepaald, dat zij van een goedgekeurd type dienden te zijn en in goede staat van werking dienden te verkeren. Het voorschrift betreffende de typegoedkeuring was echter niet in werking getreden (vgl. art. 7 van het Koninklijk besluit van 8 februari 1972; Stb. 48) omdat de desbetreffende regeling nog niet was totstandgekomen. Thans heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de eis van goedkeuring laten vervallen. Ook wordt niet langer bepaald dat de installatie in goede staat van werking moet verkeren. In feite vormde zulks een overbodige bepaling. Aan de verplichting om de voorgeschreven geluidsseinen te geven kan immers slechts worden voldaan indien over een geschikte en goed werkende installatie wordt beschikt. Voorts is de redactie van litt. b in zoverre aangepast, dat andere schepen dan motorschepen en kleine schepen thans, behalve van de scheepstoeter of hoorn, van iedere geschikte geluidsinstallatie gebruik mogen maken, hetgeen de tekst van het RPR 1970 leek uit te sluiten. Dit kan derhalve ook een mechanisch werkende geluidsinstallatie zijn.

##### Artikel 4.01, tweede lid

Ten gevolge van de herziening van de bepalingen voor het varen bij slecht zicht (art. 6.30 e.v.) is de verwijzing naar de bepaling waar het geven van het drietonig sein wordt voorgeschreven gewijzigd.

##### Artikel 4.01, derde lid

In deze bepaling is de uitbreiding tot de voorspan vervallen. Ten gevolge van het doen vervallen van dit begrip in het reglement maakt een dergelijk schip immers deel uit van de sleep. Het voorschrift dat het geluidsein slechts door de schipper van de sleep mag worden gegeven lijdt derhalve geen uitzondering, en het geluidsein mag niet langer door twee schepen van het samenstel worden gegeven.

#### **Artikel 4.04**

##### *Noodseinen*

De regeling omtrent het geven van noodseinen was in het RPR 1970 opgenomen als het vierde lid van art. 4.01. Om deze materie duidelijk vindbaar te maken, alsmede teneinde voor de geluidsseinen wat dit betreft een pendant te scheppen van art. 3.46 inzake de optische noodtekens, is deze regeling thans als een afzonderlijk artikel opgenomen.

#### **Artikelen 4.05 en 4.06**

##### *Marifoon en radar*

De bepalingen betreffende het gebruik van de marifoon en de radar waren in het RPR 1970 voornamelijk geïncorporeerd in de regels voor het varen bij slecht zicht.

Bij de herziening van de artt. 6.30–6.36 van het RPR 1970 werd allereerst gerealiseerd dat onderscheiden dient te worden welke voorschriften betreffende marifoon en radar inderdaad alleen moeten worden gesteld voor omstandigheden van slecht zicht en welke van deze omstandigheden onafhankelijk dienen te zijn. Vooral de eisen te stellen aan de marifooninstallatie, de radarinstallatie en de bochtaanwijzer, en voorts de eis van het radardiploma werden geacht voor alle weersomstandigheden van kracht te moeten zijn, gezien het feit dat in de praktijk veelvuldig ook bij goed zicht, en met name 's nachts bij goed vurenzicht, met behulp van radar wordt gevaren, en tevens dat moeilijk exact is vast te stellen, wanneer een situatie van slecht zicht begint of eindigt.

Van de marifoon kan voorts worden gesteld, dat het een technische voorziening is die zo essentieel voor de moderne navigatie is geworden, dat de daaraan te stellen eisen van uitrusting en toepassing zonder meer steeds moeten gelden. Indien deze materie desondanks in hoofdstuk 6 was ondergebracht diende hiervoor in ieder geval plaats te worden ingeruimd buiten de bestaande afdeling VI («Slecht zicht; varen op radar») van dat hoofdstuk. De voorkeur werd tenslotte gegeven aan het bijeenbrengen van de bepalingen betreffende het gebruik van voor de navigatie benodigde apparatuur in hoofdstuk 4, hetwelk volgens de uniforme opzet van het CEVNI dergelijke voorschriften voor het gebruik van de geluidsapparatuur bevat.

Tenslotte blijft er, ook in de nieuwe opzet, een nauw verband bestaan tussen de onderhavige algemene voorschriften voor het gebruik van marifoon en radar en de bijzondere voorschriften voor het gebruik van deze apparatuur onder omstandigheden die als slecht zicht moeten worden gekwalificeerd. Bij slecht zicht worden de artikelen 4.05 en 4.06 derhalve aangevuld door de betreffende bepalingen van hoofdstuk 6, en wel, voor het gebruik van de marifoon, door art. 6.30, zesde lid, en art. 6.32, vijfde en zesde lid, en, voor het gebruik van radar, door art. 6.30, derde lid, en art. 6.32 in zijn geheel.

Zie voor andere bijzondere bepalingen inzake de marifoon bijv. de artt. 6.28, tweede lid, 8.12, zesde lid, 8.13, eerste lid, en 10.01, eerste lid.

## Artikel 4.05

### Artikel 4.05, eerste lid

#### *Marifoon*

Deze bepaling is ontleend aan art. 6.33, eerste lid, litt. b, van het RPR 1970. In die bepaling was de goedkeuringseis voor de marifooninstallatie echter gesteld in het kader van de voorwaarden voor het varen bij slecht zicht met behulp van radar. Thans wordt deze goedkeuringseis in het RPR 1983 echter onafhankelijk van de eisen voor de radarvaart en van de weersomstandigheden gesteld voor iedere zich aan boord van een schip of van een drijvende inrichting bevindende marifooninstallatie. De marifooninstallatie zelf dient derhalve steeds in overeenstemming te zijn met de regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart. Nieuw is voorts dat ook in het reglement zelf wordt voorgeschreven dat het gebruik van de marifoon dient te geschieden in overeenstemming met deze regionale regeling. Als zodanig is thans van toepassing de op 1 oktober 1976 te München tot stand gekomen overeenkomst.<sup>1</sup>

De aan deze overeenkomst ontleende voorschriften zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1979-I-30 opgenomen in de «Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart» (Guide de radiotéléphonie pour la navigation rhénane). Deze «Handleiding» is, in de Nederlandse taal, opgenomen in de Handleiding voor het uitoefenen van de Marifoondienst aan boord van schepen, uitgegeven door de Afdeling Kust- en Scheepsradio van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie, dat eveneens van toepassing is op het gebruik van de marifoon op de andere Nederlandse vaarwegen. Deze dienst is voor Nederland belast met de goedkeuring van marifooninstallaties.

### Artikel 4.05, tweede lid

Deze bepaling bevat thans het uitdrukkelijke verbod tot het gebruik van de aangewezen kanalen anders dan volgens de hiervoor gestelde regels. Aldus zijn normen gesteld voor de aard van de mededelingen via de marifoon die zijn toegestaan. Met name wordt door deze bepaling het misbruik van de marifoon voor conversatie en het onnodig lang bezet houden van het betreffende kanaal door een onzakelijke formulering van de mededelingen voorkomen. Het verbod geldt de kanalen die gereserveerd zijn voor het openbaar verkeer, het schip – schipverkeer, de nautische informatie en het verkeer tussen schip en havenautoriteiten.

## Artikel 4.06

### Artikel 4.06, eerste lid

#### *Radar*

Deze bepaling is voornamelijk ontleend aan art. 6.33, eerste en vierde lid, van het RPR 1970, terwijl de uitrustingsseis voor de geluidsinstallatie voor

<sup>1</sup> Een dergelijke regionale overeenkomst wordt gebaseerd op de onderscheidene, de laatste decennia gesloten telecommunicatieverdragen waarbij de internationale maritieme mobiele radiotelefoondienst is geregeld,

laatstelijk het verdrag van Malaga-Torremolinos van 25 oktober 1973 (Trb. 1974, 198) en het daarop steunende Radioreglement («Radio Regulations»), laatstelijk gewijzigd op 8 juni 1974 (Trb. 1975, 56).

het drietonige sein op zich nieuw is (vgl. wel art. 6.35, tweede lid, litt. a, van het RPR 1970).

Zoals reeds boven vermeld regelt deze bepaling thans het gebruikmaken van de radar ongeacht de nautische omstandigheden. Het artikel biedt hiertoe vooral de basis voor de technische eisen te stellen aan de radarinstallatie en de bochtaanwijzer en stelt voorts de uitrustingseis voor de marifooninstallatie en de geluidsinstallatie voor het drietonige sein. Tenslotte wordt de eis gesteld, dat zich aan boord een houder van het radardiploma moet bevinden.

Het artikel gaat uit van het algemene begrip «gebruikmaken van radar», dat thans staat naast het bijzondere begrip «varen op radar», dat uitsluitend het gebruik van radar bij slecht zicht omvat (art. 6.32, eerste lid).

De type-keuring van radarinstallaties en bochtaanwijzers als bedoeld in litt. a geschiedt aan de hand van specificaties, die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft opgesteld (laatstelijk bij protocol 1969-II-18, in Nederland gepubliceerd bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 29/1969 (Stcr. 185). In Nederland is de keuring opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die zich kan doen bijstaan door deskundigen van de Afdeling Kust- en Scheepsradio van de Dienst Radiozaken van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie.

In litt. b wordt de eis van uitrusting met marifoon tijdens ieder gebruik van de radar gesteld. Het element van de goedkeuring van de marifooninstallatie maakt thans het onderwerp uit van art. 4.05, eerste lid. In het kader van de regeling van het gebruikmaken van de radar behoefde in het nieuwe systeem nog slechts de uitrustingseis te worden gesteld.

Voorts moest hierbij uiteraard worden bepaald, dat deze installatie voor de radarvaart met de schip – schip kanalen dient te zijn uitgerust en dat zij tijdens het gebruik van de radar goed moet functioneren.

Litt. c vermeldt de eis van uitrusting met de geluidsinstallatie voor het geven van het drietonige sein. Het geven van dit sein wordt thans voorgeschreven in art. 6.32, vierde lid. Zie echter art. 9.08: ten gevolge van de verplichting op de Rijn in Nederland om bij slecht zicht stuurboordswal te houden is aldaar het drietonige sein niet voorgeschreven en dienen op radar varende afvarende schepen in dezelfde omstandigheden een lange stoot te geven. De onderhavige uitrustingseis is voor de vaart op de Rijn in Nederland dan ook niet gesteld.

De technische specificaties voor de geluidsinstallatie voor het geven van het drietonige sein zijn thans in het onderhavige litt. c vermeld. Deze specificaties waren in het RPR 1970 ten dele vermeld in art. 6.35, tweede lid, litt. a, en waren gecompleteerd in art. 7, tweede lid, van het Koninklijk besluit van 8 februari 1972 (Stb. 48).

De in litt. d gestelde eis omtrent de toepasselijkheid van het radardiploma behoort, evenals de in de litt. a–c gestelde technische eisen, te gelden bij elk soort zicht, zulks t.b.v. het toezicht op de naleving van deze eis. Immers alleen dan kan worden voorkomen, dat een schipper, wiens schip is uitgerust met een radarinstallatie doch die niet is voorzien van een radardiploma, enerzijds bij controle aan de toezichthoudende ambtenaren mededeelt, dat hij de radarinstallatie alleen gebruikt des nachts bij goed vurenzicht en dat zijn schip bij beperkt zicht stilligt, maar anderzijds in werkelijkheid ook bij beperkt zicht op radarwaarneming vaart (bij beperkt zicht is controle moeilijk uitvoerbaar).

Ten einde de schipper die (nog) geen radardiploma heeft in de gelegenheid te stellen met radar te oefenen en toch het schip te blijven voeren, wordt vereist, dat, indien een schip gebruik maakt van radar, er een radargediplo-

meerde aan boord is. Mitsdien wordt enerzijds niet vereist, dat de schipper (die het schip voert) radargediplomeerd is, maar is het voldoende, dat er een radargediplomeerde aan boord is. Anderzijds en inhaerent aan deze eis geldt die eis niet slechts wanneer het schip «op radar» vaart – dan zou de schipper het schip op radar voeren en dus niet het varen op radar kunnen oefenen – maar reeds zodra het schip *gebruik maakt van radar*, dus de radar bijstaat. Er wordt derhalve onderscheid gemaakt tussen op *radar varen*, hetgeen alleen bij slecht zicht plaatsheeft (art. 6.32, eerste lid), en *gebruik maken van radar* (zonder nog op radar te varen), hetgeen bij elk soort zicht, dus ook bij helder zicht, geschiedt.

De eis van het radardiploma voor het gebruik van de radar ongeacht de weersomstandigheden wordt gemitigeerd door een overgangsbepaling tot 1 oktober 1988.

De overgangsbepaling maakt het mogelijk om bij goed zicht van de radar gebruik te maken teneinde zich in dat gebruik te bekwamen. Dit oefenen pleegt vooral des nachts bij goed vurenzicht te geschieden. Verwacht wordt dat in 1988 zich op vrijwel alle binnenschepen die met radar zijn uitgerust zich iemand bevindt die het radardiploma heeft. Het oefenen met de radar door personen die dit diploma nog moeten behalen, zal vanaf het vermelde tijdstip steeds kunnen geschieden aan boord van een schip waarop zich reeds een gediplomeerd radardeskundige bevindt.

Het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen bij protocol 1964-II-29. Het reglement is voor de Rijn in Nederland van kracht geworden bij Koninklijk besluit van 29 december 1965 (Stb. 660) en gewijzigd bij protocol 1975-I-26, voor de Rijn in Nederland van kracht geworden bij Koninklijk besluit van 14 mei 1976 (Stb. 303).

#### **Artikel 4.06, tweede lid**

Deze bepaling is ontleend aan art. 6.34, tweede lid, van het RPR 1970.

### **HOOFDSTUK 5**

#### **VERKEERSTEKENS VAN DE VAARWEG**

##### **Artikel 5.01**

###### *Verkeerstekens*

Dit artikel, dat op zich slechts redactioneel is aangepast, vormt de basis voor de door de bevoegde autoriteit te plaatsen verkeerstekens, vermeld in de bijlage 7. In deze bijlage worden de verboden, geboden en beperkingen, zomede de aanbevelingen en inlichtingen, voor zover hierin niet door enige andere bepaling van het reglement is voorzien, limitatief opgesomd; daaronder zijn de verkeerslichten begrepen.

In de bijlage 7 van het RPR 1983 is het aantal verkeerstekens ten opzichte van het RPR 1970 uitgebreid. Hierop zal hieronder in de toelichting bij bedoelde bijlage nader worden ingegaan.

## Artikel 5.02

### *Verkeerstekens ter markering van de vaarweg*

Dit nieuwe artikel is opgenomen teneinde een basis in het reglement te scheppen voor de nieuwe bijlage 8 die dezelfde titel draagt. Het uniforme op de Rijn toegepaste systeem van betonning, bebakening en verlichting was voorheen neergelegd in de Gids voor de bebakening van de Rijn («Guide de balisage») door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen bij protocol 1970-I-12 die tegelijk met het RPR 1970 werd ingevoerd. Nu dit uniforme systeem in het Europese SIGNI door de Economische Commissie voor Europa in 1982 is herzien, waarbij met name integratie met het voor de zee geldende overeenkomstige stelsel van de I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) voor ogen heeft gestaan, zal ook de betonning, bebakening en verlichting van de Rijn worden aangepast. Deze overweging en de gedachte dat de tekens ter markering van de vaarweg in feite kunnen worden beschouwd als verkeerstekens die een aanbeveling of een inlichting bevatten heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart doen besluiten om dit uniforme systeem thans als een afzonderlijke bijlage bij het reglement op te nemen. Deze bijlage 8 sluit nauw aan bij het Europese SIGNI. Op de details van het thans geldende systeem zal in de toelichting bij bijlage 8 worden ingegaan.

In het tweede lid van art. 5.02 wordt afzonderlijk de aandacht gevestigd op de verkeerstekens gebruikt ter markering van ondiepten van voorbijgaande aard en obstakels. Hier wordt met name bedoeld op de tekens vermeld in de afdeling 5 van bijlage 8. Dit betreft een bijzonder gebruik van enerzijds enkele verkeerstekens, die tevens worden vermeld in de bijlage 7 en anderzijds tekens, die behalve door de betreffende beheerders kunnen worden gebruikt door drijvende werktuigen in bedrijf en door vastgevaaren of gezonken schepen (vgl. de artt. 3.27 en 3.41).

## HOOFDSTUK 6

### VAARREGELS

#### Artikel 6.02

##### *Gedrag tussen kleine schepen en andere schepen*

In het overeenkomstige artikel van het RPR 1970 waren in het tweede lid opgenomen de vaarregels voor kleine schepen onderling. Deze zijn thans in het additionele art. 6.02a opgenomen, zodat het oude tweede lid is vervallen.

#### Artikel 6.02, tweede lid

Deze bepaling komt wat zijn bedoeling betreft overeen met art. 6.02, derde lid, van het RPR 1970. Evenals in die bepaling wordt hier een opsomming gegeven van de belangrijkste vaarregels die niet op of ten aanzien van kleine schepen van toepassing zijn. Thans wordt hierbij echter een grotere nuancering aangebracht. Indien wordt gesteld dat een bepaling niet op kleine schepen van toepassing is, wil zulks zeggen dat de regel niet



in acht behoef te worden genomen door «grote» schepen versus kleine schepen, en evenmin door kleine schepen versus «grote» en tussen kleine schepen onderling. In deze gevallen bestaan derhalve slechts de hoofd-wijkregel van kleine schepen voor «grote» van art. 6.02, eerste lid, alsmede de vaarregels tussen kleine schepen onderling. Is een regel niet van toepassing *ten aanzien van* kleine schepen, dan betreft dit slechts de verplichtingen van «grote» schepen versus kleine, welke «grote» schepen dan slechts met de hoofd-wijkregel van kleine schepen te maken hebben, terwijl in beginsel de verplichtingen van kleine schepen versus «grote» en versus andere kleine schepen onverlet blijven. Het RPR 1983 erkent thans dat de artt. 6.09, tweede lid, 6.13, 6.14 en 6.16 van een zodanig belang zijn, dat zij weliswaar niet behoeven te worden in acht genomen door «grote» schepen versus kleine, maar wel door kleine schepen zelf.

Anders zou bovendien gevaar bestaan voor ongewenste a contrario-re-deneringen doordat gesteld zou kunnen worden dat een klein schip, dat wordt opgelopen, het voorbijlopen niet zou behoeven te vergemakkelijken enz. (art. 6.09, tweede lid), en voorts dat een klein schip de manoeuvres van respectievelijk keren, vertrek van een anker- of ligplaats, het oversteken aan de vaart aldaar. Meestal zullen afvarende schepen die een haven aan hun bakboordszijde willen invaren benedenstrooms van de haveningang keren op een ogenblik waarop de doorgaande vaart dit toelaat en vervolgens over stuurboord de haven invaren.

#### **Artikel 6.02a**

##### *Vaarregels voor kleine schepen onderling*

Uit een oogpunt van systematiek is er thans de voorkeur aan gegeven om de vaarregels voor kleine schepen onderling te plaatsen in een afzonderlijk artikel.

Aangezien in het uniforme stelsel van het CEVNI hiervoor geen nummer meer beschikbaar was en teneinde de aansluiting met art. 6.02 te behouden zijn deze regels opgenomen in een additioneel artikel.

Art. 6.02 betreft thans derhalve voornamelijk de relatie tussen kleine schepen en andere schepen, terwijl art. 6.02a de relatie tussen kleine schepen onderling regelt. Consequent blijkt deze systematiek intussen niet te zijn. Door de bovenvermelde wijziging van art. 6.02, tweede lid, heeft deze bepaling voor wat betreft de werking van de artt. 6.09, tweede lid, 6.13, 6.14 en 6.16 de nodige gevolgen voor de relatie tussen kleine schepen onderling. Hieruit blijkt reeds dat art. 6.02a ook lang niet alle vaarregels bevat die tussen kleine schepen onderling van toepassing zijn.

Het onderhavige artikel presenteert de vaarregels voor kleine schepen onderling thans in de herziene vorm die aan een voorlopige wijziging van het CEVNI is ontleend (E.C.E.-resolutie nr. 20 van december 1978).

#### **Artikel 6.02a, eerste lid**

Deze bepaling betreft een redactionele verbetering van art. 6.02, tweede lid, litt. a, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.02a, tweede lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.02, tweede lid, litt. b, van het RPR 1970. Ook de redactie hiervan is verbeterd. Met name is de aan het ontwerp Binnenvaartpolitiereglement ontleende term «door spierkracht voortbewogen schip» geïntroduceerd.

#### **Artikel 6.02a, derde lid**

De vaarregels voor kleine motorboten onderling zijn overgenomen van de genoemde voorlopige wijziging van het CEVNI. Ten opzichte hiervan is echter verduidelijkt dat de voorschriften van de artt. 6.13, 6.14 en 6.16 voorrang hebben boven de kruiskoersregel.

#### **Artikel 6.02a, vierde lid**

De vaarregels voor kleine zeilschepen onderling komen overeen met art. 6.02, tweede lid, litt. d, van het RPR 1970. Toegevoegd is de regel die thans in de eerste alinea onder c is gesteld. Deze regel is wederom overgenomen van de voorlopige wijziging van het CEVNI en werd oorspronkelijk ontleend aan voorschrift 12 van de zeeaanvaringsbepalingen.

#### **Artikel 6.02a, vijfde lid**

Deze bepaling is nieuw en komt evenmin in het CEVNI voor. Hiermede is ten dele een Nederlands voorstel overgenomen dat werd ontleend aan art. 6.03a, tweede en derde lid, van het ontwerp Binnenvaartpolitiereglement. In deze bepalingen wordt, in afwijking van de overigens tussen kleine schepen onderling geldende vaarregels, bepaald, dat het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt niet behoeft uit te wijken. Aldus wordt voorkomen, dat een klein motorschip of een roeiboot die de stuurboordszijde van het vaarwater houdt deze zijde zou moeten verlaten t.b.v. een klein zeilschip dat opkruisende tegen de wind zich aan de bakboordszijde van het vaarwater bevindt. Immers vordert de veiligheid van de vaart, dat de schepen zo weinig mogelijk hun koers wijzigen. Derhalve behoort in evenvermelde situatie het opkruisende zeilschip, alvorens de koers van het motorschip of van de roeiboot te snijden, overstag te gaan. In het geval van een betonde vaargeul door een breed gedeelte van de vaarweg wordt uiteraard niet de oever als stuurboordszijde van het vaarwater beschouwd. Voor de vaart in die vaargeul moet dan als zodanig de stuurboordszijde van het door de betonning aangegeven deel van het totale wateroppervlak worden beschouwd.

#### **Artikel 6.03**

##### **Artikel 6.03, tweede lid**

*Ontmoeten en voorbijlopen; algemene beginselen*

In deze bepaling is vervallen het voorschrift, dat ingeval van een voorspan wordt gebruik gemaakt de betreffende tekens eveneens door deze moeten worden getoond. Nu het begrip voorspan niet langer wordt gehanteerd rust deze verplichting in zijn algemeenheid uitsluitend op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

#### **Artikel 6.04**

##### **Artikel 6.04, derde lid**

*Ontmoeten: hoofdregels*

De hoofdregels betreffende «het varen met de blauwe vlag» hebben wijziging ondergaan voor wat betreft de uitvoering van de te tonen tekens.

In de eerste plaats is als «blauwe vlag» niet langer het gebruik van een vlag toegestaan. Voorts is des daags de combinatie van het lichtblauwe bord met het witte, heldere flikkerlicht verplicht gesteld.

Het RPR 1970 kende nog de keuze tussen de lichtblauwe vlag, het lichtblauwe bord zonder flikkerlicht en hetzelfde bord voorzien van het flikkerlicht. Door het gebruik van de woorden «in combinatie met» wordt duidelijk gemaakt dat het witte flikkerlicht niet in het bord behoeft te zijn geplaatst. Voldoende is dat deze tekens tegelijk worden getoond en als teken een eenheid vormen. Om het blauwe bord voorts duidelijk zichtbaar te doen zijn is thans voorgeschreven dat dit bord voorzien moet zijn van een witte rand met een breedte van tenminste 5 cm. Om een goede contrastering te verzekeren is tevens bepaald dat het raam- en stangenwerk van het bord, en het lantaarnhuis van het flikkerlicht in een donkere kleur moeten zijn uitgevoerd. Deze bepaling inzake de witte rand en de donkere achtergrond wordt overigens eerst verplicht vanaf 1 oktober 1984. Des nachts blijft slechts het witte, heldere flikkerlicht voorgeschreven. Ten overvloede wordt hierbij bepaald, dat dit licht met het, dan uiteraard onzichtbare, blauwe bord mag worden getoond, voor het geval beide door één schakelaar worden bediend.

#### **Artikel 6.10**

*Voorbijlopen: gedrag en seinen der schepen*

In art. 6.10, eerste lid, van het RPR 1970 was voorgeschreven dat de oploper totdat het voorbijlopen heeft plaatsgehad als oploopsein des daags een lichtblauwe vlag op het voorschip en des nachts een wit gewoon licht op de boeg diende te tonen.

In de praktijk bestond wat deze optische seinen betreft langzamerhand een communis opinio dat door het tonen hiervan weinig tot de duidelijkheid van de oploopmanoeuvre werd bijgedragen. Het tonen van deze tekens werd daarom veelal nagelaten. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft thans besloten de verplichting tot het tonen van deze tekens te laten vervallen. Het voormalige eerste lid van art. 6.10 is derhalve vervallen.

#### **Artikel 6.12**

*Varen in vakken waar de te volgen weg wordt voorgeschreven*

In het RPR 1970 betrof dit artikel slechts de toepassing van de tekens B.3a en B.3b. In de nieuwe bijlage 7 is thans echter het aantal gebodstekens uitgebreid. Het betreft tekens die wel reeds in het uniforme stelsel van het SIGNI voorkwamen, maar waarvan voor toepassing op de Rijn ten tijde van de vaststelling van het RPR 1970 geen behoefte bestond. Art. 6.12 is thans gecompleteerd met teken B.1 (verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl; dit teken was overigens wel reeds in bijlage 7 van het RPR 1970 voorzien), tekens B.2a en B.2b (verplichting zich naar de bakboords- of stuurboordszijde van het vaarwater te begeven) en tekens B.4a en B.4b (verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord of stuurboord).

## Artikel 6.16

*Oversteken van de vaarweg; in- en uitvaren van havens en van nevenvaarwegen*

### Artikel 6.16, tweede lid

De laatste volzin van het tweede lid was in het RPR 1970 opgenomen als afzonderlijk lid (derde lid). In verband met de directe samenhang van dit voorschrift met de in het tweede lid voorgeschreven geluidssignalen is er thans de voorkeur aan gegeven deze bepaling in het tweede lid op te nemen.

### Artikel 6.16, derde lid

Deze bepaling is nieuw ten opzichte van het RPR 1970. Het betreft de toepassing van de tekens B.9a en B.9b. Deze tekens kwamen wel reeds in het uniforme stelsel van het SIGNI voor, doch aan toepassing daarvan werd ten tijde van het vaststellen van het RPR 1970 geen behoefte gevoeld. Deze tekens zijn opgenomen onder de gebodstekens (verplichting niet de hoofdvaarweg op te varen of over te steken indien daardoor schepen op de hoofdvaarweg zouden worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen) doch krijgen in art. 6.16 in feite de betekenis van een verbod. De bepaling houdt een uitzondering in op de algemene regel zoals vervat in het eerste lid. Terwijl overeenkomstig het eerste lid een schip dat de vaarweg oversteekt of een haven dan wel een nevenvaarweg in- of uitvaart van schepen op de hoofdvaarweg mag vergen hun koers of hun snelheid, zij het niet plotseling en in sterke mate, te wijzigen, mag, wanneer een teken B.9 bij de uitmonding van de haven of de nevenvaarweg is geplaatst, een dergelijke manoeuvre niet worden uitgevoerd indien daardoor enige wijziging van koers of snelheid voor de doorgaande vaart noodzakelijk zou worden. Deze tekens zullen worden toegepast in situaties, waar een gevaarlijke of drukke samenkomst van vaarwegen of een haven-uitvaart van dien aard is, dat van de schepen op de hoofdvaarweg niet kan worden verwacht dat zij door wijziging van koers of snelheid rekening houden met uitvarende schepen uit de betreffende haven of de nevenvaarweg. Laatstgenoemde schepen zullen, bij confrontatie met teken B. 9, derhalve aan de schepen op de hoofdvaarweg een volledige voorrang moeten verlenen.

Voor toepassing van het teken B. 9 zullen in aanmerking komen havens of nevenvaarwegen van niet primaire betekenis, die uitmonden in een plaats in de hoofdvaarweg met een intensieve scheepvaart. De tekens B. 9 worden uiteraard alleen getoond langs de haven of de nevenvaarweg vóór de uitmonding daarvan in de hoofdvaarweg; plaatsing van het teken langs de hoofdvaarweg komt niet aan de orde. Het onderhavige derde lid heeft alleen betrekking op het uitvaren van een haven of een nevenvaarweg, daaronder begrepen het oversteken, maar de bepaling betreft niet het invaren daarvan. Deze manoeuvre blijft derhalve onderworpen aan het eerste lid van art. 6.16. Mitsdien moet de doorgaande vaart op de hoofdvaarweg wel medewerking verlenen aan schepen die een haven of een nevenvaarweg invaren. Deze verplichting tot medewerking is een gevolg van de omstandigheid, dat, anders dan schepen die willen uitvaren, schepen die willen invaren zich op de hoofdvaarweg bevinden en deelnemen aan de vaart aldaar. Meestal zullen afvarende schepen die een haven aan

hun bakboordszijde willen invaren benedenstrooms van de haveningang keren op een ogenblik waarop de doorgaande vaart dit toelaat en vervolgens over stuurboord de haven invaren.

#### **Artikel 6.16, vierde lid**

In art. 6.16, vijfde lid, van het RPR 1970 was als teken E.12 zowel een enkel als een dubbel geel flikkerlicht voorzien, waarbij de betekenis van deze tekens principieel verschilde. Het enkele gele licht bij de uitgang van een haven of een nevenvaarweg hield een invaarverbod van deze haven of nevenvaarweg in. Het dubbele gele flikkerlicht daarentegen had slechts de betekenis van een waarschuwing voor uitvarende schepen ten gevolge waarvan het invaren met voorzichtigheid diende te geschieden.

Het enkele gele flikkerlicht in de betekenis van een verbod was hierbij in strijd met het uniforme stelsel van het SIGNI dat aan gele flikkerlichten slechts de betekenis van een waarschuwing toekent.

In verband hiermede, en gezien het feit dat een mogelijkheid tot het realiseren van een invaarverbod thans wordt geboden in het vijfde lid van art. 6.16, is deze bepaling gewijzigd. Een (enkel) geel flikkerlicht bij de uitgang van een haven of van een nevenvaarweg heeft thans in zijn algemeenheid de betekenis van een waarschuwing voor uitvarende schepen en dat dientengevolge het invaren voorzichtig dient te geschieden. Evenals in het oude vijfde lid wordt dan voorts bepaald, dat schepen op de hoofdvaarweg aan wie dit teken wordt getoond hun koers of snelheid moeten wijzigen. Het teken is in bijlage 7 thans opgenomen als teken E.12a.

Het oude vierde lid van art. 6.16, dat bepaalde, dat de in het tweede lid voor het in- of uitvaren voorgeschreven geluidsseinen steeds moeten worden gegeven wanneer de in- of uitvaartmanoeuvres door een seininrichting worden geregeld, is vervallen. Zulks voorkomt het onnodig geven van deze geluidsseinen. Met inachtneming van het tweede lid zal de schipper derhalve steeds zelfstandig moeten bepalen of het geven van deze seinen nodig is.

#### **Artikel 6.16, vijfde lid**

In het RPR 1970 was door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1977-II-24 aan art. 6.16 een zesde lid toegevoegd dat inhoudelijk overeenkomt met het huidige vijfde lid. Art. 6.16, zesde lid, van het RPR 1970 is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657) en is inwerkinggetreden op 1 januari 1979.

Het rode licht in combinatie met een witte pijl was in die bepaling echter gepresenteerd als een afzonderlijk verbodsteken (teken A.12 van bijlage 7). Thans is ingezien dat het hier in feite een bijzondere toepassing van het algemeen verbodsteken A.1 betreft, waarbij de witte (licht-)pijl het karakter heeft van een toegevoegde aanduiding. Deze toepassing is in de bijlage 7 vermeld in de afdeling II, onder 2.c.

#### **Artikel 6.17**

*Op gelijke hoogte varen; verbod een schip te naderen*

Deze bepaling is, in verband met de wijziging van het systeem van signalering van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, door de Centrale

Commissie voor de Rijnvaart aangepast bij protocol 1980-II-26, welke wijziging is inwerkinggetreden op 1 juli 1981. Voor de Rijn in Nederland is deze bepaling van kracht verklaard als een tijdelijke wijziging van het RPR 1970 bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

#### **Artikel 6.17, vierde lid**

In het RPR 1970 bevatte deze bepaling behalve een verbod voor waterskiërs een overeenkomstig verbod voor zwemmers. Omdat thans bij de ontwikkeling van de recreatievaart steeds meer voorwerpen in gebruik komen, waarvan het onzeker is of zij onder de definitie van «schip» zijn te brengen, heeft dit verbod een meer algemene formulering gekregen. Zeilplanken dienen waarschijnlijk wel onder het begrip (klein) schip te worden gebracht. Zie wat het gebruik van zeilplanken betreft ook de nieuwe verkeerstekens A.17 en E.20 in bijlage 7.

#### **Artikel 6.19**

##### **Artikel 6.19, eerste lid**

###### *Zich laten drijven*

In de nieuwe redactie van deze bepaling in de Nederlandse tekst wordt door de woorden «mag zich niet met de stroom laten meedrijven» beter de bedoeling van de Franse tekst («La navigation à la dérive est interdite») weergegeven. Dit verbod heeft een wijze van navigeren op het oog (het zg. stevelen), die voorheen wel werd toegepast, en thans nog op de Donau voorkomt, waarbij met opzet uitsluitend van de stroom ten behoeve van de voortbeweging wordt gebruik gemaakt.

#### **Artikel 6.20**

###### *Hinderlijke waterbeweging*

Evenals in art. 3.48 is in het onderhavige artikel in de Nederlandse tekst het begrip «golfslag of zuiging» vervangen door het begrip «hinderlijke waterbeweging». Voorts is het derde lid aangepast.

##### **Artikel 6.20, derde lid**

In de overeenkomstige bepaling van het RPR 1970 was de verplichting tot snelheidsvermindering en tot het houden van afstand in zijn algemeenheid voorgeschreven bij het passeren van schepen enz. die een rood-witte vlag of een rood en een wit licht voeren. Het betrof hier echter in feite twee verschillende signaleringen. Enerzijds waren de algemene tekens te voeren door schepen die beschermd willen worden tegen hinderlijke waterbeweging voorgeschreven in art. 3.05, derde lid (thans art. 3.48) en anderzijds bevatte de signalering van de artt. 3.27 en 3.41 tevens het element van bescherming tegen hinderlijke waterbeweging door het aan de voor de doorvaart vrije zijde tonen van een rood-witte vlag (of bord) of een rood en een wit licht. In het RPR 1970 waren hiermede echter geen gedragsregels voor het voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en vastgevaren of gezonken schepen voorzien. Het RPR 1983 vermeldt thans dergelijke gedragsregels enerzijds, voor zover het betreft het voorbijvaren aan de zijde waar de in de

artt. 3.27, eerste lid onder c, en 3.41, eerste lid onder e, voorgeschreven tekens worden gevoerd, in de onderhavige bepaling, en anderzijds in het nieuwe art. 6.22a.

De onduidelijkheid in het RPR 1970 die een gevolg was van het vermelden in art. 6.20, derde lid, van tekens zonder verwijzing naar de bepalingen waarin deze werden voorgeschreven is thans opgeheven door een verwijzing naar de voorschriften van enerzijds de artt. 3.27 en 3.41 en anderzijds art. 3.48.

## **Artikel 6.21**

### **Artikel 6.21, vierde lid**

#### *Samenstelling van slepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen*

De laatste volzin van deze bepaling in het RPR 1970 is vervallen. Aangezien schepen die tegelijkertijd passagiers en goederen vervoeren niet langer voorkomen bestaat hieraan geen behoefte meer. Voorts wordt het begrip voorspan niet langer gehanteerd, zodat het verbod om een schip waarmee passagiers worden vervoerd te slepen thans algemeen geldt.

## **Artikel 6.22a**

#### *Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaren of gezonken schepen*

Dit nieuwe artikel is opgenomen om de reden die reeds is vermeld in de toelichting bij art. 6.20, derde lid. Het RPR 1970 voorzag niet in gedragsregels voor het voorbijvaren van drijvende werktuigen en andere schepen die de tekens voorgeschreven in de artt. 3.27 en 3.41 voeren. Hierin is thans enerzijds voorzien door het nieuwe art. 6.20, derde lid, voor zover het betreft het voorbijvaren aan de vrije zijde waarbij tevens hinderlijke waterbeweging dient te worden vermeden. Het nieuwe art. 6.22a verbiedt thans in aansluiting hierop het voorbijvaren aan de niet-vrije zijde, waar het rode licht (art. 3.27, eerste lid onder b en d) of het teken A.1, de rode bol of de rode vlag (of het rode bord) (art. 3.41, eerste lid onder b, d en f) worden getoond.

Aangezien aan het voorbijvaren aan de zijde waar de twee groene lichten, het teken E.1 of de twee groene ruiten worden getoond geen beperkingen zijn verbonden behoeften uiteraard daarvoor geen nadere voorschriften te worden gegeven.

## **Artikel 6.26**

#### *Doorvaren van schipbruggen en voorbijvaren van met schipbruggen gelijkgestelde veerponten*

In het RPR 1970 waren de met schipbruggen gelijkgestelde veerponten opgesomd in de bijlage 8. In die bijlage 8 waren twee veerponten als zodanig opgenomen (Drusenheim-Greffern en Seltz-Plittersdorf). Art. 6.26 is thans nog slechts op de veerpont Seltz-Plittersdorf van toepassing, zodat vermelding van deze veerpont even goed in het artikel zelf kon geschieden. Ten gevolge hiervan kon de oude bijlage 8 vervallen. De huidige bijlage 8 bevat het op de Rijn toegepaste stelsel van verkeerstekens ter markering van de vaarweg.

## **Artikel 6.28-6.29**

De artt. 6.28 en 6.29 van het RPR 1970 zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds herzien en vervangen door de huidige artt. 6.28, 6.28a en 6.29 bij protocol 1980-II-26, welke wijziging is in werking getreden op 1 juli 1981. Deze wijziging van het RPR 1970 is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij tijdelijke wijziging (bekendmaking aan de Rijn-scheepvaart nr. 8/1981; Stcrt. 120). Hierbij heeft enerzijds voor ogen gestaan een meer systematische opzet van de materie te verkrijgen, terwijl voorts aan art. 6.28 enkele bepalingen betreffende het schutten van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren zijn toegevoegd. De voorschriften zijn thans verdeeld over drie artikelen.

Art. 6.28 bevat alle gedragsregels tijdens het schutten en voor schepen die op schutting wachten. Enkele bepalingen (leden 9, 10 en 11) betreffen het beleid bij het schutten van schepen met gevaarlijke stoffen en de bevoegdheid van het sluispersoneel om van de bepalingen van het artikel af te wijken.

Art. 6.29 regelt de schutting bij voorrang.

### **Artikel 6.28**

#### *Doorvaren van sluisen*

#### **Artikel 6.28, eerste lid**

Deze bepaling is gelijk aan art. 6.28, tweede lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.28, tweede lid**

Het tweede lid bevat een nieuwe bepaling, die bedoelt te garanderen dat op de moderne sluisen het sluispersoneel tijdens het schutten constant contact met de schepen kan houden. Uiteraard kan de bepaling niet gelden voor de schepen die nog geen marifoon hebben, noch bij sluisen die deze uitrusting niet hebben.

#### **Artikel 6.28, derde lid**

De eerste volzin van deze bepaling is gelijk aan de eerste volzin van art. 6.29, eerste lid, van het RPR 1970.

De tweede volzin komt overeen met art. 6.29, tweede lid, van het RPR 1970.

Nieuw zijn de twee hiernavolgende voorschriften van het derde lid. Kleine schepen dienen de sluis niet in te varen alvorens het sluispersoneel hiervoor het sein heeft gegeven en pas na de bij de schutting betrokken «grote» schepen. Hierbij heeft onder meer de eigen veiligheid van de recreatievaart voor ogen gestaan. Indien kleine schepen eerst de sluis zouden invaren bestaat immers het gevaar dat zij bekneld raken bij het daarna invaren van grote schepen tussen deze schepen en de sluismuur dan wel tussen twee grote schepen. Tevens bevordert deze bepaling een ordelijke invaart van alle bij de schutting betrokken schepen.

#### **Artikel 6.28, vierde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.28, derde lid, van het RPR 1970. De uitzondering op het verbod tot voorbijlopen op bevel van het sluispersoneel wordt thans gedekt door het elfde lid.



#### **Artikel 6.28, vijfde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.28, vierde lid, eerste volzin, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.28, zesde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.28, vierde lid, tweede volzin, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.28, zevende lid**

Het zevende lid komt in hoofdzaken overeen met het vijfde lid in het RPR 1970. Nieuw is litt. f. Het wordt in het belang van de eigen veiligheid van kleine schepen geacht dat deze met name niet vastmaken aan tot de beroepsvaart behorende schepen, terwijl ook bij het manoeuvreren in de sluis een veilige afstand ten opzichte van «grote» schepen geboden is.

#### **Artikel 6.28, achtste lid**

Het achtste lid schrijft voor het passeren van sluisen dezelfde afstand van 10 m voor, in acht te nemen ten aanzien van schepen die één blauw licht of één blauwe kegel voeren, als art. 7.07, eerste lid, litt. a, in zijn algemeenheid doet voor het ligplaatsnemen in de nabijheid van een dergelijk schip.

In verband met grote drukte kan het sluispersoneel overigens met inachtneming van het elfde lid zo nodig een kleinere afstand toestaan, dan wel bij veel ruimte in de sluis een grotere bevelen.

#### **Artikel 6.28, negende lid**

Het negende lid bepaalt, dat schepen die twee of drie blauwe lichten dan wel blauwe kegels voeren in beginsel afzonderlijk dienen te worden geschut. Ook van deze bepaling kan het sluispersoneel in bijzondere gevallen overeenkomstig het elfde lid afwijken. Dit kan bij voorbeeld zinvol zijn indien bij grote drukte het doen wachten van deze schepen op de wachtplaats (waar ingevolge art. 7.07, eerste lid, dan afstanden van respectievelijk 50 en 100 m in acht zouden moeten worden genomen) een groter potentieel gevaar zou opleveren.

#### **Artikel 6.28, tiende lid**

Het tiende lid verbiedt in beginsel dat schepen die één blauw licht of één blauwe kegel voeren tezamen met een passagiersschip worden geschut. De nabijheid van een passagiersschip wordt, ook wanneer de bij het achtste lid voorgeschreven afstand van 10 m in acht genomen wordt, voor een schip geladen met gevaarlijke stoffen geacht een groter risico in te houden als gevolg van door passagiers eventueel geworpen voorwerpen of sigaretten dan wanneer het andere schepen betreft.

#### **Artikel 6.28, elfde lid**

Het reeds enkele malen genoemde elfde lid geeft het sluispersoneel in zijn algemeenheid de bevoegdheid van de bepalingen van art. 6.28 af te wijken indien zulks ten behoeve van de veiligheid en de goede orde van de

scheepvaart, dan wel een efficiënt gebruik van de sluis noodzakelijk is. Deze bepaling komt overeen met art. 6.28, eerste lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.28a**

##### *In- en uitvaren van sluizen*

In het nieuwe artikel 6.28a is de regeling van de verkeerslichten voor het in- en uitvaren van sluizen bijeengebracht. Het artikel komt overeen met art. 6.28, zesde, zevende en achtste lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.29**

##### *Schutting bij voorrang*

Art. 6.29 van het RPR 1970 regelde de volgorde bij het schutten. De algemeen geldende elementen hiervan zijn thans opgenomen in art. 6.28 (derde en elfde lid). Het thans voor art. 6.29 overblijvende element betreft de schutting bij voorrang.

Het in de eerste volzin toegekende recht betreft een afwijking van art. 6.28, derde en elfde lid. Voor de hier bedoelde schepen betreft het een opheffing van het in art. 6.28, derde lid, neergelegde verbod om de sluis in afwijking van de volgorde van aankomst op de wachtplaats in te varen. Door de afzonderlijke regeling van het recht op schutting bij voorrang in art. 6.29 kan voorts het sluispersoneel ten aanzien van de volgorde van schutten geen gebruikmaken van de mogelijkheden van art. 6.28, elfde lid.

Het sluispersoneel kan derhalve niet afwijken van de voorrang van schepen die het recht hebben de rode wimpel bedoeld in art. 3.36 te voeren. Het nieuwe artikel bepaalt thans dat, behalve de schepen aan wie dit recht uitdrukkelijk is toegekend, de patrouilleboten van de Rijkspolitie te Water en van de betreffende beheersdienst alsmede brandweerboten, wanneer zij in verband met hun dienstvervulling bijzondere haast hebben, de rode wimpel mogen voeren. Het voeren van een blauw flikkerlicht overeenkomstig art. 3.45 geeft derhalve geen recht van voorrang.

De tweede volzin herhaalt voor schepen die op grond van hun recht op schutting bij voorrang vóór andere schepen de sluis mogen invaren de algemene verplichting van art. 3.36 om de rode wimpel te tonen.

#### **Artikelen 6.30–6.34**

##### *Slecht zicht; varen op radar*

De bepalingen betreffende het varen bij slecht zicht hebben een belangrijke gedaanteverwisseling ondergaan ten opzichte van het RPR 1970. Teneinde de artt. 6.30–6.36 van het RPR 1970 te moderniseren is met name aansluiting gezocht bij de overeenkomstige regeling van het ontwerp Binnenvaartpolitiereglement. Ook bij de werkzaamheden in het kader van de herziening van het CEVNI is reeds in beginsel besloten de afdeling inzake het varen bij slecht zicht op overeenkomstige wijze aan te passen.

Bij de opzet van de nieuwe bepalingen is er naar gestreefd om deze zowel uit een oogpunt van systematiek als van logische samenhang van de artikelen te verduidelijken ten opzichte van het op dit punt verouderde RPR 1970.

Zoals reeds in de toelichting bij de artt. 4.05 en 4.06 is vermeld zijn allereerst de bepalingen die niet alleen bij slecht zicht doch onder alle

weersomstandigheden van toepassing dienen te zijn uit de onderhavige afdeling VI van hoofdstuk 6 gelicht. Zulks resulteerde in de nieuwe artt. 4.05 en 4.06 waarin thans alle technische voorschriften alsmede de algemene voorschriften voor het gebruik van marifoon en radar zijn geconcentreerd. De nieuwe afdeling VI bevat derhalve nog slechts de bepalingen voor het varen bij slecht zicht. Deze afdeling is thans zo logisch mogelijk ingedeeld. De artt. 6.30 en 6.31 bevatten de algemene bepalingen voor het varen en voor het ligplaats nemen bij slecht zicht. Art. 6.32 bevat de spelregels voor het varen op radar en de artt. 6.33 en 6.34 de bijzondere regels voor de schepen zonder radar die bij slecht zicht doorvaren.

Voor de Rijn in Nederland is voorts van belang art. 9.08 dat in verband met de herziening van afdeling VI van hoofdstuk 6 en met de vaststelling van de artt. 4.05 en 4.06 hiermede in overeenstemming is gebracht. Zie hiervoor de toelichting bij dat artikel.

### **Artikel 6.30**

#### *Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht*

Dit artikel bevat de algemene gedragsregels, die bij slecht zicht gelden voor alle schepen, ongeacht of zij op radar gaan varen of niet. In het nieuwe artikel is op een meer systematische wijze bijeengebracht hetgeen voorheen was geregeld in de artt. 6.30, 6.33, derde lid, en 6.34, eerste lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 6.30, eerste lid**

Het eerste lid, dat dus even goed geldt voor schepen die op radar varen, betreft vooral de snelheid welke een schip bij slecht zicht moet aanhouden. Deze snelheid is in beginsel voor ieder schip gerelateerd aan de mate van het zicht. Het reglement geeft, evenmin als het RPR 1970, een definitie van het begrip «slecht zicht». In geval van vermindering van het zicht legt art. 6.30 nu een vrij zware verantwoordelijkheid op de schouders van de schipper om met behulp van zijn kennis en ervaring en overeenkomstig goed zeemanschap te bepalen hoeveel snelheid moet worden teruggenomen. Zulks gold overigens reeds op grond van de regels van goed zeemanschap (art. 1.04) vóór dat van slecht zicht kon worden gesproken; de snelheid, voor zover niet uit anderen hoofde beperkt, dient te allen tijde mede te worden bepaald door de mate waarin de situatie op de vaarweg kan worden beoordeeld. De elastisch geformuleerde eerste volzin zou derhalve enigszins overcompleet kunnen worden genoemd, doch is opgenomen om de bijzondere regels die bij slecht zicht in werking treden zo volledig mogelijk weer te geven. Tevens heeft de eerste volzin een nauwe relatie met het bepaalde in het tweede en het derde lid.

De tweede en de derde volzin stellen voorts de eis van het plaatsen van een uitkijk.

#### **Artikel 6.30, tweede lid**

Het tweede lid regelt de situatie, waarin vermindering van de snelheid overeenkomstig het eerste lid niet langer uitkomst biedt. Wanneer de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet, dient ieder schip, en derhalve ook een schip dat op radar vaart, zo spoedig mogelijk te gaan stilliggen.

### **Artikel 6.30, derde lid**

Het derde lid heeft slechts betrekking op de schepen die op radar gaan varen. Het lid dient in samenhang met het eerste en het tweede lid te worden gelezen. Bij het beoordelen in hoeverre bij slecht zicht snelheid moet worden teruggenomen, dan wel of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet, wordt het element van radarwaarneming aan de mogelijkheden van directe visuele waarneming toegevoegd.

Onder waarneming met radar wordt hierbij slechts verstaan waarneming met behulp van een overeenkomstig art. 4.06 goedgekeurde installatie. Een schip dat gebruik maakt van een radarinstallatie terwijl niet aan de eisen van art. 4.06 is voldaan moet voor de toepassing van de afdeling VI worden gelijkgesteld aan een schip dat niet op radar vaart, zodat voor een dergelijk schip slechts het eerste en het tweede lid van art. 6.30, alsmede de overige bepalingen voor de niet-radarvaart van toepassing zijn.

Uit de samenhang van het eerste, tweede en derde lid blijkt dat de radarvaarder bij slecht zicht niet zonder meer met volle kracht kan doorvaren. Vrijwel steeds zal «een tandje gas» moeten worden teruggenomen. De situatie op de vaarweg, waarbij zoals het derde lid uitdrukkelijk vermeldt de vermindering van het zicht voor andere schepen een belangrijke rol speelt, zal, naast het toepassen van de bijzondere gedragsregels van de afdeling VI, steeds een beoordeling overeenkomstig het eerste en het tweede lid van art. 6.30 nodig blijven maken.

### **Artikel 6.30, vierde lid**

In de oude bepaling van art. 6.34, eerste lid, van het RPR 1970 was bepaald, dat slepen bij slecht zicht slechts met behulp van radar mogen afvaren wanneer zij zodanig zijn ingericht dat zij kop vóór kunnen stilhouden.

Bij de huidige verkeersintensiteit wordt het niet langer aanvaardbaar geacht dat slepen bij slecht zicht met de stroom mee met behulp van radar blijven doorvaren.

Hoewel enerzijds kan worden gesteld, dat traditionele slepen van meerdere lengten thans nog zelden voorkomen, zal anderzijds de aanwezigheid van een sleep op een drukke vaarweg op het radarscherm moeilijk kunnen worden herkend, zodat een varende sleep bij slecht zicht steeds een risico zal vormen. Indien een zodanig samenstel echter, doordat het tegen stroom vaart, steeds spoedig kan stoppen, moet een dergelijk risico mede gezien het op de binnenwateren weinig voorkomen van slepen aanvaardbaar worden geacht. Het vierde lid stelt daarom alleen afvarende slepen, ook al maken zij gebruik van radar overeenkomstig art. 4.06, gelijk met niet-radarvaart, zodat slechts het eerste en het tweede lid van art. 6.30 op hen van toepassing zijn voor het bepalen van snelheid en het nemen van een beslissing over het al dan niet doorvaren.

### **Artikel 6.30, vijfde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.30, derde lid, van het RPR 1970.

### **Artikel 6.30, zesde lid**

Het zesde lid regelt het gebruik van marifoon bij slecht zicht. Dit houdt voor de Rijnvaart in: verplicht uitluisteren op kanaal 10 alsmede verplichte communicatie met de overige vaart. De bijzondere regels voor het gebruik

van marifoon bij slecht zicht moeten worden gelezen naast de algemene voorschriften voor het gebruik van marifoon die bij of krachtens art. 4.05 worden gegeven. In verband met het varen op radar worden voorts behalve in art. 6.30, zesde lid, de voorschriften betreffende het doen van mededelingen via de marifoon tussen op radar varende schepen gegeven in art. 6.32.

### **Artikel 6.31**

#### *Geluidsseinen van een schip dat stilligt*

Dit artikel komt overeen met art. 6.32 van het RPR 1970.

De verwijzing in het eerste lid naar de geluidsseinen in antwoord waarop één, twee of drie reeksen klokslagen moeten worden gegeven is hierbij aan de nieuwe regeling aangepast. Dit betreft thans het drietonige sein (art. 6.32, vierde lid onder a) en één lange stoot (artt. 6.32, vijfde lid, en 6.33, eerste lid).

### **Artikel 6.32**

#### *Varen op radar*

Art. 6.32 regelt het varen op radar bij slecht zicht.

Anders dan de uitrustingsseinen voor het gebruik maken van radar (art. 4.06) behoren de bijzondere gedragsvoorschriften voor op radarwaarneming varende schepen alleen bij slecht zicht van toepassing te zijn. Het varen op waarneming met het oog is duidelijk veiliger dan het varen op waarneming met radar. Dit is m.n. evenzeer het geval des nachts bij goed vurenzicht. Het varen op radar legt beperkingen op, die zich bij het varen op waarneming met het oog niet voordoen.

Vermelde grotere veiligheid bij het varen op waarneming met het oog blijkt ook hieruit, dat schepen die op waarneming met radar varen vanwege bedoelde beperkingen niet steeds de gewone vaarregels van hoofdstuk 6 kunnen naleven, maar zij met inachtneming van goed zeemanschap dienen te beoordelen in hoeverre die vaarregels kunnen toepassing vinden.

Om bovenstaande redenen dient te worden voorkomen, dat het gebruikmaken van waarneming met radar des nachts bij goed vurenzicht reglementair zou worden gesanctioneerd door de bijzondere gedragsregels voor op radar varende schepen van toepassing te doen zijn niet op schepen die bij slecht zicht op radar varen, maar eveneens op schepen die des nachts bij goed vurenzicht op radarwaarneming varen.

Derhalve mogen schepen, die des nachts bij goed vurenzicht op radar zouden willen varen, zich niet op de bijzondere gedragsregels van artikel 6.32 beroepen, m.n. mogen zij geen geluidsein geven ter inleiding van de oproep per marifoon (art. 4.03, eerste lid) en behoeven de andere schepen niet op deze oproep te antwoorden, en dienen zij voorts de gewone vaarregels van hoofdstuk 6 na te leven zonder de beperkingen te mogen toepassen die waarneming met radar medebrengt t.o.v. waarneming met het oog. In art. 6.32 wordt met schepen die op radar varen bedoeld schepen, die uitsluitend met zodanige radarwaarneming worden gevoerd (de stuurhut kan dan zijn geblinderd).

Intussen kunnen schepen des nachts bij goed vurenzicht hun radar laten «bij staan»; hieraan staat geen reglementaire bepaling in de weg. Evenwel heeft dit, zoals uit het vorenstaande blijkt, de consequentie, dat dan niet de

bijzondere gedragsvoorschriften voor op radar varende schepen (art. 6.32) van toepassing zijn, doch (behalve art. 4.06) slechts de relevante normale gedragsregels van hoofdstuk 6.

#### **Artikel 6.32, eerste lid**

Deze bepaling stelt het begrip «varen op radar» vast. Als zodanig wordt in de artt. 6.32–6.34 verstaan het, met inachtneming van art. 4.06, gebruikmaken van radar voor het varen bij slecht zicht.

#### **Artikel 6.32, tweede lid**

Het tweede lid is ontleend aan art. 6.33, vierde lid, tweede en derde alinea, van het RPR 1970. Ten aanzien van het radardiploma heeft door de plaatsing van de onderhavige bepaling in art. 6.32 een zelfde splitsing plaats gevonden als met betrekking tot de voorschriften voor het gebruik van radar en marifoon. Art. 4.06, eerste lid, litt. d, bevat thans de eis van het radardiploma bij het gebruik van radar op zich. Het onderhavige tweede lid van art. 6.32 bevat nu de bijzondere voorschriften voor het gebruik van radar bij slecht zicht die voornamelijk ten doel hebben te bereiken dat de radar tijdens deze omstandigheden ook inderdaad door de radargediplomeerde wordt bediend.

#### **Artikel 6.32, derde lid**

Deze bepaling is ontleend aan art. 6.33, vijfde lid, van het RPR 1970. Deze bepaling stelt wederom hoge eisen aan de schipper om te bepalen in welke gevallen ook tijdens het varen op radar een uitkijk nodig kan zijn.

#### **Artikel 6.32, vierde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.35, tweede lid, van het RPR 1970. Het drietonige sein wordt thans voor wat betreft de uitrustingseis en de technische specificaties geregeld in art. 4.06, eerste lid, litt. c. Ingevolge art. 9.08 geldt de verplichting tot het geven van dit sein niet op de Rijn in Nederland. Hetzelfde geldt uiteraard voor de voorschriften van art. 4.06, eerste lid, litt. c.

Art. 9.08 bepaalt dat een afvarend schip op de Rijn in Nederland ter inleiding van het marifooncontact als bedoeld in art. 6.32, vierde en vijfde lid, in plaats van het drietonige sein één lange stoot moet geven. De reden hiervan is, dat het geven van het drietonige sein samenhangt met het tonen van het blauwe bord en het witte flikkerlicht (art. 6.04). Aangezien volgens art. 9.08 op de Rijn in Nederland bij slecht zicht de stuurboordswal moet worden gehouden komt het tonen van de tekens van art. 6.04 niet aan de orde en dientengevolge evenmin het geven van het drietonige geluidssein. Dit betekent derhalve dat op de Rijn in Nederland de radarvaart en schepen die niet op radar varen dezelfde mistseinen geven. Hiermede vormt de regeling voor de Rijn in Nederland tevens een eenheid met de regeling die voor de bij de Rijn aansluitende vaarwegen in Nederland zal gaan gelden krachtens het Binnenvaartpolitiereglement welke evenmin het drietonige sein kent.

#### **Artikel 6.32, vijfde lid**

Deze bepaling komt overeen met art. 6.35, derde lid, van het RPR 1970. Toegevoegd is een volzin betreffende de verplichtingen van kleine schepen

waarop dit lid, anders dan het vierde lid, derhalve in beginsel wel van toepassing is. Het wordt onverantwoord geacht dat kleine schepen indien zij niet verplicht zouden zijn om aan het marifooncontact deel te nemen in feite blindgangers zouden blijven. Aangezien een klein schip niet «met de blauwe vlag» mag varen doet het uiteraard bij het marifooncontact daaromtrent geen mededelingen. Het marifooncontact dient in dit geval ter identificatie van het kleine schip en om aan de beginselen van art. 6.02 te kunnen voldoen.

#### **Artikel 6.32, zesde lid**

Het RPR 1970 kende een overeenkomstige bepaling wel in art. 6.32, derde lid, en in art. 6.34, tweede lid, doch ten onrechte niet in de artt. 6.33, vierde lid, en 6.35. Het vormt een gebruikelijke en logische bepaling bij een regeling als thans in art. 6.32 is voorzien.

#### **Artikel 6.33**

##### *Geluidsseinen voor niet op radar varende schepen*

Het RPR 1983 kent niet langer een algemene bepaling inzake het geven van mistseinen tijdens het varen, zoals art. 6.31 van het RPR 1970.

Een verplichting om bij slecht zicht regelmatig geluidsseinen te geven behoort thans nog slechts te gelden voor schepen die niet op radar varen. Voor de radarvaart betekent de waarneming met de radar dat aan het regelmatig geven van een mistsein geen behoefte bestaat. De door de radarvaart tijdens slecht zicht te geven geluidsseinen (art. 6.32, vierde en vijfde lid) zijn slechts voorgeschreven in het geval dat «het op het scherm een schip waarneemt waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden of wanneer het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn», en zij vormen vooral een uitnodiging tot marifooncontact.

Voor niet op radar varende schepen vormen de artt. 6.33 en 6.34 bijzondere bepalingen die in samenhang met de algemene bij slecht zicht geldende voorschriften van art. 6.30 dienen te worden gelezen.

#### **Artikel 6.33, eerste lid**

De redactie van deze bepaling komt overeen met art. 6.31 van het RPR 1970. Zoals hierboven vermeld is deze verplichting echter niet van toepassing op de radarvaart. Voorts kent deze bepaling niet langer het mistsein van twee lange stoten voor samenstellen. Aan een dergelijk bijzonder mistsein bestaat niet langer behoefte, vooral nu lange sleeptreinen niet meer voorkomen. Mede door de toename van de radarvaart kwam het sein in de praktijk vrijwel niet meer voor.

#### **Artikel 6.33, tweede lid**

Voor de Rijn blijft, evenals in art. 6.31 van het RPR 1970, gelden dat kleine niet op radar varende schepen geen mistseinen mogen geven. Op kleine schepen die wel op radar varen is evenwel art. 6.32, vijfde lid, van toepassing. Zij moeten thans in antwoord op het drietonige sein (dan wel de door de afvaart op de Rijn in Nederland te geven lange stoot) één lange stoot ter inleiding van het marifooncontact geven.

## **Artikel 6.34**

*Bepalingen voor niet op radar varende schepen die het drietonige sein horen*

Deze bepaling komt overeen met art. 6.36 van het RPR 1970. De gedragsregels bij het horen van het drietonige sein vormen voor niet op radar varende schepen, evenals het voorschrift van art. 6.33, bijzondere bepalingen ten opzichte van de voor hen geldende algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht als vervat in art. 6.30.

## **HOOFDSTUK 7**

### **REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN**

Hoofdstuk 7 van het RPR 1970 was door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds geheel herzien bij protocol 1980-II-26, welke wijziging is in werking getreden op 1 juli 1981 en voor de Rijn in Nederland is van kracht verklaard als een tijdelijke wijziging van het RPR 1970 bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120). Aanleiding voor deze herziening was het besluit om in dit hoofdstuk een aantal bepalingen te introduceren betreffende het ligplaats nemen op plaatsen waar hieraan bepaalde restricties dienen te worden gesteld. Het betreft met name de toepassing van de verkeerstekens die tot de vermelde wijziging van het RPR waren opgenomen in de Voorschriften betreffende de reden op de Rijn 1970.

Een aantal van deze tekens was niet langer in overeenstemming met de overeenkomstige tekens in het Europese SIGNI. Het opnemen voorts van deze tekens in het SIGNI drukt de algemene betekenis van deze tekens uit, zodat zij niet in de redevoorschriften thuis horen doch in het betreffende uniforme reglement.

Deze tekens betreffen enerzijds een beperking in de wijze van ligplaats nemen voor alle schepen (art. 7.05) en anderzijds reservering van een ligplaats voor bepaalde categorieën schepen, zoals uitsluitend duwvaart, uitsluitend andere schepen dan duwvaart of uitsluitend schepen geladen met bepaalde gevaarlijke stoffen (art. 7.06). In verband met de introductie van deze nieuwe bepalingen zijn de overige artikelen van hoofdstuk 7 systematisch wat beter gerangschikt en is de redactie op verschillende punten verbeterd.

### **Artikel 7.01**

*Algemene beginselen voor het ligplaats nemen*

#### **Artikel 7.01, eerste lid**

Deze bepaling is gelijk aan het oude art. 7.01, eerste lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 7.01, tweede lid**

Deze bepaling komt overeen met het oude art. 7.08 van het RPR 1970.



Wegens het algemene karakter van dit voorschrift is er de voorkeur aan gegeven het te vermelden onder de algemene beginselen voor het ligplaats nemen.

#### **Artikel 7.01, derde lid**

Deze bepaling is gelijk aan het oude art. 7.01, tweede lid, van het RPR 1970.

#### **Artikel 7.01, vierde lid**

Deze bepaling is gelijk aan het oude art. 7.02 van het RPR 1970 zoals dit door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds was gewijzigd bij protocol 1977-II-24, welke wijziging voor de Rijn in Nederland is van kracht geworden bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657).

#### **Artikel 7.02**

##### *Ligplaats nemen*

Dit artikel komt in grote lijnen overeen met het oude art. 7.03 van het RPR 1970.

In het opschrift zijn de woorden «verbod tot» vervallen aangezien het artikel niet slechts ligplaatsverboden bevat doch, in het tweede lid, tevens de uitzonderingen op deze verboden. De redactie van het artikel, alsmede de volgorde van de in het eerste lid opgesomde verboden, is enigszins gewijzigd. Voorts is het aantal verkeerstekens die een uitzondering op de in het eerste lid vermelde verboden inhouden in het tweede lid aanzienlijk uitgebreid.

#### **Artikel 7.02, eerste lid**

Ad litt. a. In het oude art. 7.03 was, alvorens een opsomming te geven onder de litterae a-g(oud) van de plaatsen waar het ligplaatsnemen is verboden, voorafgaande aan deze opsomming in zijn algemeenheid vermeld: «Behalve op gedeelten van de waterweg waar ligplaats nemen niet is toegestaan, ...». Hierdoor werd aangegeven dat het aanwijzen van vaarweggedeelten waar het ligplaatsnemen verboden is aan de nationale beheerder is gedelegeerd. Vooral in het geval van een ligplaatsverbod voor langere gedeelten van de vaarweg, waar het teken A.5 steeds zou moeten worden herhaald, of op plaatsen, waar dit teken moeilijk zichtbaar zou zijn, wordt in een dergelijk verbod dan voorzien door een algemene regeling vanwege de bevoegde autoriteit, die door middel van publikatie ter kennis van de scheepvaart wordt gebracht. In de nieuwe redactie van art. 7.02 is deze verwijzing naar de mogelijkheid van het bestaan van een ligplaatsverbod zonder dat dit op de vaarweg zelf zichtbaar is opgenomen als litt. a.

In overeenstemming met het in de Franse tekst gemaakte onderscheid tussen «section» en «secteur» worden in litt. a de woorden «gedeelte van de vaarweg» en onder litt. b, c, en e de woorden «in een vak» gebruikt.

Ad litt. b en c. Deze bepalingen komen overeen met het oude art. 7.03, eerste lid, litt. g.

Ad litt. d. Dit punt is gelijk aan het oude litt. e. Niet langer wordt vermeld:

«behoudens met toestemming van de bevoegde autoriteit». Hierin wordt thans voorzien door het tweede lid.

Ad litt. e. Dit punt is gelijk aan het oude litt. a.

Ad litt. f. Dit punt komt overeen met het oude litt b. De redactie is echter verbeterd.

Ad litt. g. Dit punt is gelijk aan het oude litt. c.

Ad litt. h. Dit punt is gelijk aan het oude litt. d.

Ad litt. i. Dit punt is gelijk aan het oude litt. f.

Ad litt. k. Het in dit punt vervatte verbod was in het RPR 1970 opgenomen als art. 7.07.

Ad litt. l. Het teken A.5.1 (bijlage 7) was ten tijde van het RPR 1970 opgenomen in de redevoorschriften.

#### **Artikel 7.02, tweede lid**

Het tweede lid van art. 7.02 heeft een redactie gekregen waaruit de systematiek van hoofdstuk 7 duidelijker dan voorheen tot uitdrukking komt. In het tweede lid van art. 7.03 van het RPR 1970 werd alleen melding gemaakt van het algemene teken waarbij ligplaatsnemen wordt toegestaan: E. 5 (bijlage 7).

Thans wordt meer specifiek tot uitdrukking gebracht, dat een verbod om ligplaats te nemen plaatselijk kan worden opgeheven door plaatsing van een der tekens E. 5 tot en met E. 7 (bijlage 7).

De wijze waarop bij plaatsing van een van deze tekens mag worden ligplaats genomen is vervolgens geregeld in de artt. 7.03 tot en met 7.06. De opheffing van een verbod bedoeld in het eerste lid is slechts voorzien in één der gevallen begrepen onder de litt. a-d.

In de gevallen bedoeld onder a, b of c kan het beleid van de beheerder van de vaarweg meebrengen dat op een vaarweggedeelte het ligplaatsnemen in zijn algemeenheid wordt verboden door plaatsing van teken A. 5, dan wel door een verbod in een bekendmaking (eerste lid, litt. a). Wil de beheerder op dat vaarweggedeelte nu enkele bijzondere of gereserveerde ligplaatsen creëren dan kan dit geschieden door plaatsing van een der borden E. 5 tot en met E. 7.

Ook onder een brug waar het ligplaats nemen in het algemeen verboden dient te zijn kan dit in sommige gevallen worden toegestaan.

Somtijds bevindt zich een brug hoog boven een gedeelte van een aanlegplaats. Het komt derhalve voor, dat aldaar gemeerde schepen onder de brug liggen. Bij bruggen met een lange overspanning is het geen bezwaar, dat, wanneer bij slecht zicht op radar wordt gevaren, de van deze schepen ontvangen echo's niet afzonderlijk op het radarscherm van de doorgaande vaart zichtbaar zijn. Een en ander is met name het geval bij de brug boven de Rijnkade te Arnhem.

#### **Artikel 7.03**

##### *Ankeren*

Dit artikel komt overeen met het oude art. 7.04 van het RPR 1970. Evenals in het voorgaande artikel zijn in het opschrift de woorden «verbod tot»

weggelaten aangezien in het tweede lid tevens de toestemming tot ankeren is geregeld.

Ook overigens is de redactie in overeenstemming met die van art. 7.02.

Het onderscheid tussen «een gedeelte van de vaarweg» en «een vak» is wederom in overeenstemming met het in de Franse tekst gemaakte onderscheid tussen «section» en «secteur».

#### **Artikel 7.04**

##### *Meren*

Dit artikel komt overeen met het oude art. 7.05 van het RPR 1970.

Evenals in de artikelen 7.02 en 7.03 zijn in het opschrift de woorden «verbod tot» weggelaten aangezien in het tweede lid tevens de toestemming tot meren is geregeld.

De redactie is in overeenstemming met die van de twee voorgaande artikelen. Het onderscheid tussen «een gedeelte van de vaarweg» en «een vak» is wederom in overeenstemming met de begrippen «section» en «secteur».

#### **Artikel 7.05**

##### *Bijzondere ligplaatsen*

De term «bijzondere ligplaatsen» is gekozen als equivalent voor de begrippen «aires de stationnement» en «Liegestellen» in respectievelijk de Franse en de Duitse tekst van het RPR. Dit artikel bevat het eerste gedeelte van de uitwerking van het bepaalde in art. 7.02, tweede lid. Het betreft de al dan niet geconditioneerde toestemming om ligplaats te nemen ongeacht de categorie waartoe een schip behoort of de aard van de lading.

In de oude tekst van het RPR kwam een dergelijke bepaling niet voor. Het teken bedoeld in het tweede lid was voorheen in de Voorschriften betreffende de reden op de Rijn geregeld.

##### **Artikel 7.05, eerste lid**

Het teken E. 5 behelst de meest algemene toestemming om ligplaats te nemen. De enige voorwaarde die het teken inhoudt is, dat de toestemming slechts geldt aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Dit werd vroeger uitgedrukt in het oude art. 7.03, tweede lid, van het RPR 1970.

##### **Artikel 7.05, tweede lid**

Zoals boven vermeld was het teken E. 5.1 voorheen in de redevoorschriften opgenomen. Dit teken houdt een beperking van de breedte van de ligplaats in, welke dient te worden berekend vanaf de standplaats van het bord waarop deze breedte in meters is aangegeven.

Het wordt voldoende duidelijk geacht dat door de woorden «binnen de afstand te rekenen vanaf het teken» bedoeld is de ligplaatsbreedte aan te geven. Het betreft hier derhalve een verdeling in de lengte-richting van de vaarweg die derhalve staat naast de begrippen «een gedeelte van de vaarweg» en «een vak» die in overeenstemming met de begrippen «section» en «secteur» doelen op een verdeling loodrecht op de as van de vaarweg.

#### **Artikel 7.05, derde lid**

Het teken E. 5.2 is een nieuw verkeersteken, dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld teneinde in één teken te kunnen uitdrukken hetgeen in de voorschriften betreffende de reden op de Rijn voorheen geschiedde door de combinatie van het teken E. 5.1 en teken A. 5.1, waarbij laatstgenoemd teken boven teken E. 5.1 werd aangebracht. De berekening van de begrenzing van de toegestane ligplaats in de richting van de as van de vaarweg geschiedde in het oude systeem door het optellen van de afstanden vermeld op de beide borden: het teken A. 5.1 gaf de ruimte aan die tussen de ligplaats en de oever moest worden vrijgelaten, de afstand op teken E. 5.1. de ná deze ruimte beschikbare ligplaatsbreedte.

Op het nieuwe teken wordt door het eerste getal eveneens de ruimte aangegeven die evenwijdig aan de oever dient te worden vrijgelaten. Het tweede getal geeft vervolgens de begrenzing van de toegestane ligplaats in de richting van de as van de vaarweg aan, gerekend wederom vanaf het bord. De breedte van de ligplaats wordt thans dus gevonden door het van elkaar aftrekken van de getallen op het teken E. 5.2.

Het nieuwe teken is inmiddels ook opgenomen in het herziene Europese SIGNI.

#### **Artikel 7.05, vierde lid**

Het teken E. 5.3 is ontleend aan het SIGNI. Hoewel het teken voor de Rijn eveneens bij de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vervat in protocol 1980-II-26 formeel is vastgesteld, was het in de praktijk reeds hier en daar in gebruik.

#### **Artikel 7.06**

##### *Gereserveerde ligplaatsen*

Dit artikel bevat het tweede gedeelte van de uitwerking van art. 7.02, tweede lid. Het betreft de regeling van ligplaatsen die gereserveerd zijn voor bepaalde categorieën schepen. In verband hiermede is als opschrift voor het artikel gekozen «gereserveerde ligplaatsen» welke woorden de aard van deze ligplaatsen beter aangeven dan de woorden «aires de stationnement particulières» in de Franse tekst van het RPR. Door middel van de in dit artikel vermelde tekens kan ligplaats worden gereserveerd voor de duwvaart, voor uitsluitend andere schepen dan duwvaart, alsmede voor schepen die in verband met het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen één, twee of drie blauwe lichten of kegels moeten voeren dan wel uitsluitend voor andere schepen. De tekens E. 5.4 tot en met E. 5.15 zijn ontleend aan het SIGNI en zijn oorspronkelijk afkomstig uit het Donaureglement. In de Voorschriften betreffende de reden op de Rijn werden overeenkomstige borden vermeld. Opneming van deze borden in de redevoorschriften betekende, dat deze borden slechts op reden en derhalve ná plaatsing van een teken C. 4 voorzien van een toegevoegd bord met de letter R konden worden toegepast. Door het opnemen van de nieuwe tekens uit het SIGNI in het algemeen geldende hoofdstuk 7 (en in de bijlage 7) zijn in het RPR dus enerzijds de oude overeenkomstige borden uit de redevoorschriften vervangen en kunnen anderzijds de nieuwe tekens thans overal worden toegepast.

#### **Artikel 7.06, eerste lid**

Het eerste lid betreft de ligplaatsen die zijn gereserveerd voor schepen die tot de duwvaart behoren. Met opzet is hier niet het gedefinieerde begrip «duwstel» gebruikt, omdat het de bedoeling is, dat op deze ligplaatsen ook losse duwbakken en duwboten alsmede andere schepen die bij de duwvaart een rol spelen zijn toegestaan.

In de figuratie van de tekens E. 5.4, E. 5.5, E. 5.6 en E. 5.7 is de driehoek met de punt naar boven kenmerkend voor de duwvaart. Een dergelijke driehoek kwam ook reeds voor op de oude borden uit de redevoorschriften, die thans zijn vervangen. In het Donau-gebied hebben dezelfde tekens de betekenis van een reservering voor onbemande schepen. In verband hiermede is in het SIGNI voor de betekenis van deze tekens een keuzemogelijkheid voorzien.

Teken E. 5.4 houdt een reservering in voor duwvaart waarbij geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De tekens E. 5.5, E. 5.6 en E. 5.7 reserveren een ligplaats voor tot de duwvaart behorende schepen die in verband met het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen één, twee of drie blauwe lichten dan wel blauwe kegels moeten voeren.

#### **Artikel 7.06, tweede lid**

Het tweede lid regelt het gebruik van de tekens die gekenmerkt worden door een driehoek met de punt naar beneden. Door middel van deze tekens wordt een ligplaats gereserveerd voor uitsluitend andere schepen dan duwvaart. Teken E. 5.8 reserveert hierbij de ligplaats voor schepen die geen gevaarlijke stoffen vervoeren; de tekens E. 5.9, E. 5.10 en E. 5.11 geven aan dat slechts schepen die één, twee of drie blauwe lichten dan wel blauwe kegels moeten voeren aldaar ligplaats mogen nemen.

#### **Artikel 7.06, derde lid**

De tekens E. 5.12 tot en met E. 5.15 houden geen reservering van de betreffende ligplaats in voor duwvaart dan wel voor andere schepen dan duwvaart, doch wel voor schepen die geen gevaarlijke stoffen vervoeren (E. 5.12), dan wel voor schepen die één, twee of drie blauwe lichten of blauwe kegels moeten voeren.

#### **Artikel 7.06, vierde lid**

In het vierde lid wordt ten aanzien van de reeds in respectievelijk het eerste, het tweede en het derde lid vermelde tekens E. 5.4, E. 5.8 en E. 5.12 uitdrukkelijk gesteld, dat, naast de in die leden vermelde reservering voor duwvaart, andere schepen dan duwvaart dan wel geen reservering in verband met de aard van het schip, de desbetreffende ligplaats is gereserveerd voor schepen die geen gevaarlijke stoffen vervoeren.

#### **Artikel 7.06, vijfde tot en met zevende lid**

In deze leden wordt voor de drie soorten tekens die een reservering van ligplaats inhouden uitdrukkelijk gesteld, dat de tekens E. 5.5, E. 5.9, E. 5.13 (schepen met één blauw licht of blauwe kegel), E. 5.6, E. 5.10, E. 5.14 (schepen met twee blauwe lichten of blauwe kegels), E. 5.7, E. 5.11 en E. 5.15 (schepen met drie blauwe lichten of blauwe kegels) tevens een

reservering betekenen voor schepen die in verband met het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen de signalering overeenkomstig de artikelen 3.14 en 3.32 moeten voeren.

#### **Artikel 7.06, achtste lid**

Het achtste lid van art. 7.06 is zowel van toepassing op dit artikel als op art. 7.05. Op alle bijzondere ligplaatsen dient steeds in een zo compact mogelijke formatie ligplaats te worden genomen, te beginnen zo dicht mogelijk bij de oever. In het geval bedoeld in art. 7.05, derde lid, zal dit betekenen dat de eerste schepen die aldaar ligplaats nemen dit doen direct na de eerste op het teken genoemde afstand. De bedoeling van deze bepaling is dat schepen op een bijzondere ligplaats niet op enige afstand van elkaar verspreid ligplaats nemen. Meestal wordt een bijzondere ligplaats ingesteld op een plaats waar de beschikbare ruimte beperkt is, zodat deze zo efficiënt mogelijk dient te worden benut.

#### **Artikel 7.07**

*Ligplaats nemen in de nabijheid van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

Dit artikel komt overeen met het oude art. 7.09 van het RPR 1970. De redactie is uiteraard aangepast aan de nieuwe signalering voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.

#### **Artikel 7.07, tweede lid**

Het in het tweede lid bedoelde certificaat van goedkeuring wordt thans geregeld in randnummer 10182 en volgende van het ADNR.

#### **Artikel 7.07, derde lid**

Het derde lid geeft de beheerders een mogelijkheid tot afwijking van de voorgeschreven afstanden. De formulering maakt het mogelijk een beleid te voeren, dat afhankelijk kan worden gesteld van onder meer de intensiteit van de scheepvaart, de capaciteit van sluizen en een afweging van de gevaarstelling van langere wachttijden op drukker wachtplaatsen tegen die van het bij voorbeeld gezamenlijk schutten van schepen met gevaarlijke stoffen en andere schepen.

#### **Artikel 7.08**

*Bewaking en toezicht*

Dit artikel komt overeen met het oude art. 7.06 van het RPR 1970.

In het nieuwe art. 7.08 is de tweede volzin van het eerste lid toegevoegd.

In havens kan door de bevoegde autoriteit van het vereiste van een afzonderlijke bewaking voor ieder schip dat gevaarlijke stoffen vervoert of heeft vervoerd ontheffing worden verleend, indien aldaar bij voorbeeld voor een aantal bijeenliggende schepen (een aantal duwbakken) een afdoende bewaking kan worden uitgeoefend.

## **Artikel 7.08, tweede lid**

In de nieuwe redactie van art. 7.08, tweede lid, is het begrip «bewaking» vervangen door «toezicht». In verband hiermede is het opschrift gewijzigd in «Bewaking en toezicht» aangezien in het eerste lid wordt gesproken van een bewaker die zich aan boord moet bevinden.

## **HOOFDSTUK 8**

### **AANVULLENDE BEPALINGEN**

In hoofdstuk 8 zijn enkele artikelen enigszins gewijzigd ten gevolge van andere wijzigingen van het reglement. Art. 8.03 bis dat in het RPR 1970 als additioneel artikel was ingevoegd is thans opgenomen als art. 8.04. Ten gevolge hiervan zijn de oude artt. 8.04 – 8.13 vernummerd. Het huidige art. 8.14 was in het RPR 1970 opgenomen (als art. 8.13) bij protocol van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart 1980–II–26. Tenslotte betreft het huidige art. 8.15 een nieuwe bepaling.

### **Artikel 8.02**

#### **Artikel 8.02, eerste lid**

##### *Slepen van en door een duwstel*

In de overeenkomstige bepaling van het RPR 1970 betrof de uitzondering op het verbod om een duwstel te slepen het gebruikmaken door een duwstel van een voorspan bij buitengewone plaatselijke omstandigheden en wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt. Aangezien thans het begrip «voorspan» onder de definitie van een «sleep» wordt geacht te zijn begrepen en het begrip «voorspan» niet meer in het reglement voorkomt wordt onder de genoemde voorwaarden het slepen van een duwstel toegestaan.

### **Artikel 8.04**

##### *Duwstellen met zeeschipbakken*

Dit artikel is in het RPR 1970 ingevoegd als additioneel art. 8.03bis bij protocol 1977–II–24 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657). Deze wijziging van het RPR 1970 trad in werking op 1 juli 1979. Dit algemene verbod is gesteld tengevolge van de constructie van de meeste zeeschipbakken die aan de voorzijde plat zijn zodat zij, aan de kop van het duwstel geplaatst, de manoeuvreerbaarheid daarvan nadelig zouden beïnvloeden.

Aanbevelingen in gemeen overleg door de bevoegde organen van de oeverstaten en van België vastgesteld, die blijkens het artikel de basis voor door de bevoegde autoriteit te verlenen ontheffingen zouden moeten vormen, zijn thans nog niet tot stand gekomen. In de praktijk bestaat aan ontheffing van deze bepaling wellicht ook geen behoefte door de toepassing van zg. kopbakken. Blijkens het certificaat van onderzoek worden dergelijke

bakken gelijkgesteld met een normale duwbak zodat zij aan de kop van een duwstel, voor het overige geheel of gedeeltelijk uit zeeschipbakken geformeerd, mogen worden toegepast.

#### **Artikel 8.07**

##### *Marifooninstallatie van duwstellen*

In de overeenkomstige bepaling in het RPR 1970 (art. 8.06) was in een tweede volzin de verplichting vermeld dat de betreffende marifooninstallatie in overeenstemming dient te zijn met de geldende regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart. Ten gevolge van het opnemen van deze verplichting voor iedere zich aan boord van een schip bevindende marifooninstallatie in het nieuwe art. 4.05 kon deze verplichting in de onderhavige bepaling vervallen.

De redactie van het artikel is voorts in overeenstemming gebracht met die van de overige bepalingen inzake de uitrusting met en het gebruik van marifoon.

#### **Artikel 8.12**

##### **Artikel 8.12, zesde lid**

##### *Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep*

In het RPR 1970 verbood een tweede volzin in deze bepaling het gebruik van de marifoon over kanalen bestemd voor het openbare verkeer of het schip – schipverkeer voor het doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep. Aangezien het gebruik van de marifoon in zijn algemeenheid thans wordt geregeld in het nieuwe art. 4.05 kon de betreffende volzin vervallen.

#### **Artikel 8.13**

##### *Marifooninstallatie van bepaalde slepen en gekoppelde samenstellen*

In het overeenkomstige artikel in het RPR 1970 (art. 8.12) werd in het tweede lid voorgeschreven dat de in het eerste lid voorgeschreven marifooninstallatie voor motorschepen die een hecht samenstel van meer dan 110 m lengte slepen in overeenstemming dient te zijn met de geldende regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart. Aangezien deze materie thans in zijn algemeenheid in het nieuwe art. 4.05 is geregeld kon dit oude tweede lid vervallen. Hetzelfde geldt voor de tweede volzin van het oude derde lid van art. 8.12 van het RPR 1970. Deze bepaling bevatte het verbod de marifoon te gebruiken voor het onderhouden van communicatie tussen twee gekoppelde motorschepen, indien het ene schip met de achterstevan naar voren is geplaatst, over de kanalen bestemd voor het openbare verkeer of het schip – schipverkeer.

##### **Artikel 8.13, eerste lid**

In deze bepaling is vervallen de uitzondering op de verplichte uitrusting met marifoon voor motorschepen die een duwstel slepen dan wel motorschepen die op de reden varen of zich daarbuiten over korte afstand verplaatsen. Gezien het belang van de marifoon in het moderne verkeer wordt een dergelijke uitzondering in strijd met de veiligheid geacht.



## **Artikel 8.14**

### *«Blijf weg»-sein*

De regeling van het «blijf weg»-sein is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld als art. 8.13 van het RPR 1970 bij protocol 1980-II-26, in werking getreden op 1 juli 1981. Dat nieuwe artikel is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard als een tijdelijke wijziging van het RPR 1970 bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120). Dit sein moet door een varende of een stilliggend schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert worden gegeven bij een aanvaring of een andere gebeurtenis, die tot gevolg kan hebben dat deze stoffen tot een calamiteit zouden kunnen leiden. Het artikel valt in feite in twee delen uiteen. Het eerste en het tweede lid van dat artikel regelen het geven van het sein, terwijl in het derde tot en met het achtste lid de gevolgen van het sein voor de overige scheepvaart worden geregeld.

### **Artikel 8.14, tweede lid**

Uit het tweede lid blijkt, dat de geluidsinstallatie van de schepen bedoeld in het eerste lid zodanig moet zijn ingericht, dat het «blijf weg»-sein bij inschakelen automatisch blijft weerklinken. De gevolgen van het geven van het sein kunnen echter zo ingrijpend zijn, dat een garantie dient te bestaan dat het geven ervan niet lichtvaardig zal geschieden. Hierop ziet de eis dat de constructie van de schakeling van het sein zodanig moet zijn, dat het niet vanzelf kan «afgaan».

### **Artikel 8.14, derde tot en met achtste lid**

Voor de overige schepen die het «blijf weg»-sein horen, en het is hierbij irrelevant of het sein door een varende of een stilliggend schip dan wel vanaf de wal wordt gegeven, geldt in de eerste plaats dat zij zover mogelijk van de gevaarlijke zone verwijderd moeten blijven of geraken. Heeft een varende schip het gevaarsgebied vóór zich, dan dient te worden beoordeeld of het gevaar al voorbij varende in een zo groot mogelijke boog daaromheen kan worden ontweken, of dat dient te worden gekeerd. Indien de gevarezone zich achter het schip bevindt, dan dient met zo groot mogelijke spoed te worden doorgevaren. Ondertussen dienen alle hulpmotoren, generatoren en andere apparaten behalve de voortstuwingsmachine te worden gestopt; de deuren, patrijspooten en luiken moeten worden gesloten, rookartikelen dienen te worden gedoofd, evenals kooktoestellen en alle andere bronnen van open vuur dan wel vonken. Kan een schip om een of andere reden niet uit het gevaarsgebied weggelaten dan dient ook de voortstuwingsmachine te worden gestopt.

Voor in de nabijheid van het gevaar stilliggende schepen geldt het bovenstaande uiteraard evenzeer. Van de situatie zal afhangen of een stilliggend schip nog weg kan varen.

Ligt het zeer dichtbij het schip, dat het «blijf weg»-sein geeft, dan zal ook de voortstuwingsmachine niet meer mogen worden gestart. Bij een ernstige dreiging kan er voorts voor de opvarenden aanleiding zijn het schip te verlaten om zich via de wal uit de gevarezone te verwijderen.

## **Artikel 8.15**

*Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren*

Art. 8.15 bevat een geheel nieuwe regeling die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in het RPR 1983 is opgenomen op voorstel van de Nederlandse delegatie in die commissie. Aanleiding hiertoe waren de verschillende ongevallen die zich in de afgelopen jaren met passagiersschepen hebben voorgedaan.

Teneinde de veiligheid aan boord van passagiersschepen te verhogen zullen enerzijds nieuwe bepalingen worden opgenomen in het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn. Anderzijds is thans, om ook tijdens de vaart meer garanties voor de veiligheid van vooral de passagiers te bieden, de onderhavige bepaling in het RPR opgenomen.

## DEEL II

### BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

#### HOOFDSTUK 9

##### BIJZONDERE VAARREGELS EN BIJZONDERE REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

###### Artikel 9.01

###### *Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn*

De regeling van het eerste lid van dit artikel zoals dit luidde in het RPR 1970 is thans verdeeld over het eerste en het tweede lid. In het eerste lid wordt thans meer exact aangegeven voor welke vaarweggedeelten in beginsel stuurboord dient te worden gehouden. Het tweede lid bepaalt nu afzonderlijk dat derhalve de artt. 6.04 en 6.05 niet van toepassing zijn.

Het vierde lid is in het RPR 1970 ingevoegd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1979-II-29. Het betreft de uitzonderingen op de beginselen van het eerste, tweede en derde lid, en geeft aan op welke plaatsen stuurboord op stuurboord passeren met inachtneming van de artt. 6.04 en 6.05 weer wel is toegestaan.

Het negende en het tiende lid van art. 9.01 van het RPR 1970 zijn voorts vervallen. Het elfde en het twaalfde lid van die bepaling zijn dientengevolge vernummerd.

Het huidige elfde lid was door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart opgenomen bij protocol 1977-II-24 als art. 9.01, twaalfde lid, van het RPR 1970. Deze bepaling is voor de Nederlandse tekst van het RPR van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657) en is in werking getreden op 1 januari 1979. Deze bepaling is thans aangepast, omdat de opsomming van in hoofdstuk 3 voorgeschreven lichten die bij het doorvaren van kunstwerken lager mogen worden gevoerd niet volledig was. Het betreft thans alle daarvoor in aanmerking komende lichten en dagtekens.

## **Artikel 9.02**

### *Ontmoeten; afwijking van de hoofdregel*

Het oorspronkelijke art. 9.02 van het RPR 1970 is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1977-II-24 met ingang van 1 januari 1979 vervallen verklaard. Zie voor de Nederlandse tekst van het RPR het Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657).

Het onderhavige art. 9.02 komt overeen met art. 9.02bis dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in het RPR 1970 is ingevoegd bij protocol 1977-II-25 (als art. 9.02b), welke wijziging is in werking getreden op 1 april 1978. Voor de Nederlandse tekst van het RPR is zulks geschied als een tijdelijke wijziging bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 6/1977 (Stcrt. 35). Het artikel geeft voor de vermelde riviergedeelten de van art. 6.04 afwijkende regeling voor het ontmoeten die in de Duitse tekst «geregelte Begegnung» en in de Franse tekst «croisement réglementé» wordt genoemd. Aangezien een vergelijkbare Nederlandse term niet ter beschikking staat wordt het artikel aangeduid met «ontmoeten; afwijking van de hoofdregel».

## **Artikel 9.03**

### *Verbod tot voorbijlopen riviergedeelte Basel*

Het tweede en het derde lid van dit artikel in het RPR 1970 zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vervallen verklaard bij protocol 1977-II-24 met ingang van 1 januari 1979. Zie voor de Nederlandse tekst van het RPR het Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657). Het beperkt zich thans derhalve tot een verbod tot voorbijlopen nabij Basel.

## **Artikel 9.06**

### *Beperkingen van de scheepvaart*

Het eerste lid van dit artikel is gewijzigd. De beperkingen gelden in de eerste plaats reeds vanaf Lorch, in plaats van vanaf Oberwesel. Voorts worden voor dit riviergedeelte de bepalingen van art. 9.02, derde lid e.v. van toepassing verklaard. Deze wijziging van het RPR 1970 was door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld bij protocol 1980-II-24 en is in werking getreden op 1 april 1981. Voor de Nederlandse tekst is zulks geschied als een tijdelijke wijziging bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 7/1977 (Stcrt. 35). Voorts is thans in dit artikel het voormalige derde lid (beperkingen voor het riviergedeelte Krefeld-Uerdingen) vervallen.

In het voormalige vijfde lid (beperkingen voor het riviergedeelte Wesel), thans het vierde lid, is tenslotte thans de beperking onder b vervallen.

## **Artikel 9.08**

### *Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijske Veer*

In dit artikel zijn het voormalige eerste en tweede lid (beperkingen voor de riviergedeelten resp. tussen de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn en Mannheim-Rheinau, en Bingen-St. Goar) vervallen. Het artikel betreft derhalve thans nog slechts het varen bij slecht zicht op de Rijn in Nederland.

De bepaling schrijft, evenals in het RPR 1970, bij slecht zicht rechtsvaart op de Rijn in Nederland voor. Hiermede vormen de voorschriften voor de Rijn in Nederland op dit punt een eenheid met de op de Rijn aansluitende andere Nederlandse vaarwegen, waar thans bij slecht zicht op grond van art. 24 van het Vaarreglement eveneens rechtsvaart geldt. Ook het Binnenvaartpolitiereglement zal bij slecht zicht rechtsvaart voorschrijven.

Op de Rijn in Nederland is bij slecht zicht het varen met het blauwe bord en het witte flikkerlicht (art. 6.04) derhalve verboden. Zulks vormt een contrast met de voorschriften voor de Rijn bovenstrooms van het Spijksche Veer waar bij slecht zicht nog steeds wordt uitgegaan van het varen overeenkomstig art. 6.04, dan wel waar bijv. art. 9.02 geldt.

Het verbod tot varen volgens art. 6.04 heeft als consequentie dat het drietonige sein voor de afvarende radarvaart niet aan de orde komt. De op radar afvarende schepen moeten in de gevallen bedoeld in art. 6.32, vierde lid, ter inleiding van het marifooncontact in plaats van het drietonige sein één lange stoot geven. Ook de eis uitgerust te zijn met het geluidsapparaat voor het geven van het drietonige sein geldt niet op de Rijn in Nederland. Bij het Binnenvaartpolitiereglement zal het drietonige sein voor de Geldersche IJssel en de Maas eveneens worden afgeschaft. Het niet van toepassing zijn van het drietonige sein blijkt uit de tweede en derde volzin van art. 9.08.

#### **Artikel 9.09**

##### *Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz*

Het derde lid van het overeenkomstige artikel van het RPR 1970 is vervallen.

#### **Artikel 9.10**

##### *Bepalingen met betrekking tot de reden*

Naar aanleiding van het vaststellen van een herzien hoofdstuk 7 en het opnemen van de Voorschriften betreffende de reden op de Rijn in de nieuwe bijlage 12 is het onderhavige artikel door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij hetzelfde protocol 1980-II-26 aangepast. Deze wijziging van het RPR 1970 is in werking getreden op 1 juli 1981 en is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard als een tijdelijke wijziging bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

Het eerste lid is ten opzichte van het RPR 1970 ongewijzigd gebleven.

Het tweede lid verwijst thans naar het in art. 7.06 geïntroduceerde systeem van gereserveerde ligplaatsen die worden kenbaar gemaakt door de in dat artikel vermelde verkeerstekens, en staat voorts laden en lossen op de daartoe bestemde plaatsen toe.

Het derde lid maakt het mogelijk dat een schip, dat gezien de geplaatste verkeerstekens geen ligplaats zou mogen nemen, hiertoe van de bevoegde autoriteit toch toestemming krijgt.

Het vierde lid stelt voor het ligplaats nemen op de reden in zijn algemeenheid een maximum van drie rijen naast elkaar vast. Hierin kan wijziging worden gebracht door het plaatsen van de in art. 7.05 vermelde verkeerstekens.

Het vijfde lid vormt de nieuwe basis voor de thans in bijlage 12 opgenomen Voorschriften betreffende de reden op de Rijn.

**BEPERKING VAN DE SCHEEPVAART BIJ HOOGWATER EN LAAGWATER**

**Artikel 10.01**

*Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer*

In het eerste lid van dit artikel wordt thans in de eerste plaats duidelijk gesteld dat de beperkingen bij hoogwater niet gelden voor de gekanaliseerde Rijn.

Onder a is toegevoegd het verbod om met meer dan twee eenheden naast elkaar te varen, met inbegrip van het voorbijlopen. Litt. c vormt een nieuwe bepaling. Hier wordt bij hoogwater het nieuwe art. 9.02 algemeen van toepassing verklaard. In aanvulling hierop geldt tussen Lorch en St. Goar (vgl. art. 9.06, eerste lid) een bijzondere regel voor de opvaart. Uit litt. d blijkt dat tijdens hoogwater geen uitzonderingen meer zijn toegestaan op de thans algemeen geldende maximum snelheid van 20 km per uur. Litt. e vormt eveneens een nieuwe bepaling. Na het overschrijden van het hoogwaterpeil I mag een schip op het betreffende riviervak nog slechts doorvaren indien het in staat is de hoogwaterberichten via de radio dan wel via de marifoon te vernemen. Er bestaat alsdan een uitluisterplicht. Hiertoe zijn tevens nieuwe verkeerstekens ingesteld (E.21 van bijlage 7) die aangeven op welk marifoonkanaal voor het betreffende riviergedeelte de nautische informatie wordt gegeven. De tekens die de hoogwaterpeilen aangeven zijn in de bijlage 7 thans opgenomen als teken E.22.

In het derde lid is het thans geldende overzicht van de voor de verschillende riviervakken geldende hoogwaterpeilen op een nieuwe en overzichtelijke wijze opgesteld, waarbij de peilen voor de afvaart en de opvaart in afzonderlijke staten zijn vermeld.

Het nieuwe vierde lid geeft thans afzonderlijke voorschriften voor de vaart bij hoogwater op de gekanaliseerde Rijn.

**Artikel 10.02**

*Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar*

In deze bepaling is vermelding van een motorschip als voorspan vervangen door een redactie met het begrip «slepen».

**Artikel 10.03**

*Beperking van het ontmoeten van duwstellen onderling bij laagwater te Nijmegen*

In litt. a van dit artikel is de vermelding van kanaal 13 vervangen door kanaal 10 bij protocol 1977-II-24, in werking getreden op 1 januari 1979. Voor de Rijn in Nederland is deze wijziging van het RPR 1970 van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657).

## HOOFDSTUK 11

### TEN HOOGSTE TOEGELATEN AFMETINGEN VAN DUWSTELLEN EN ANDERE SAMENSTELLEN

In dit hoofdstuk is art. 11.01, dat de maximale lengte van slepen regelde, vervallen. Voor deze materie wordt art. 8.11 thans voldoende geacht. Ten gevolge hiervan is ook de titel van hoofdstuk 11 aangepast.

#### Artikel 11.02

##### *Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen*

In het overeenkomstige artikel van het RPR 1970 was het tweede lid vervallen verklaard door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1977-II-24 met ingang van 1 januari 1979. Voor de Rijn in Nederland is deze beslissing van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657).

De in dit artikel vermelde maximale afmetingen van duwstellen waren door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart reeds aangepast bij de protocollen 1976-II-24 en 1980-II-24, die in werking zijn getreden op resp. 1 februari 1979 en 1 oktober 1982. Voor de Nederlandse tekst van het RPR zijn deze regelingen van kracht geworden als tijdelijke wijzigingen bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart resp. nr. 2/1979 (Stcrt. 26) en nr. 5/1982 (Stcrt. 162). Thans zijn verschillende maximum afmetingen wederom aangepast. De aanleiding hiertoe is vooral gelegen in het aanpassen van de afmetingen van bepaalde sluisen.

De maximum afmetingen voor de Rijn in Nederland waren in het RPR 1970 vermeld onder één traject (VI. Pannerden-Krimpen). In het RPR 1983 worden drie trajecten onderscheiden (VI. Spijksche Veer-Gorinchem, VII. Pannerden-Lekkanaal, VIII. Lekkanaal-Krimpen), waarbij het voorheen voor de Nederlandse Rijn algemeen geldende beginsel, dat de bevoegde autoriteit duwstellen met grotere afmetingen kan toelaten, thans nog slechts van toepassing is op traject no. VII. Voor de andere trajecten worden, afgezien van een keuzemogelijkheid voor de wijze van formatie, reeds de grootste afmetingen vermeld die in de praktijk kunnen worden toegelaten. Voor duwstellen met een maximale lengte van 185 m op traject no. VIII wordt de technische voorwaarde, dat een dergelijk duwstel moet zijn uitgerust met een vanuit de stuurhut van de duwboot bedienbare actieve kopbesturing van voldoende vermogen, welke voorwaarde voorheen in de ontheffing van de bevoegde autoriteit placht te worden gesteld, in het reglement zelf vermeld.

## HOOFDSTUK 12

### RIVIERGEDEELTEN WAAR DE SCHEEPVAART DOOR WAARSCHUWINGS-POSTEN WORDT GEREGLD

In dit hoofdstuk is art. 12.01 van het RPR 1970 (Waarschuwingsposten voor de vaart door het riviergedeelte van het Binger Loch) vervallen verklaard door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1977-II-24, dat is in werking getreden op 1 januari 1979.

Voor de Nederlandse tekst van het RPR is deze wijziging van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657).

#### **Artikel 12.02**

##### *Waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar*

De betekenis van de door de waarschuwingsposten voor dit riviergedeelte te geven tekens is aangepast, en het artikel is dienovereenkomstig opnieuw vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1979-II-30. Zie hierover laatstelijk de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 5/1982 (Stcrt. 162).

#### **Artikel 12.03**

##### *Kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede*

In dit artikel is de laatste volzin van het tweede lid geschrapt. Door de wijziging van art. 6.16, vierde lid, was deze bepaling overbodig geworden. Zie de toelichting bij dat artikel. Voorts is een nieuw derde lid toegevoegd teneinde te vermijden dat duwstellen tot een lengte van 193 m, die op het Amsterdam-Rijnkanaal wel, doch op de Lek niet waren toegelaten, tijdens het kruisen van de Lek bij Wijk bij Duurstede niet in strijd zijn met art. 11.02.

### **HOOFDSTUK 13**

#### **BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE VAART MET KANAALSPITSEN OP HET RIVIERGEDEELTE BASEL (MITTLERE RHEINBRÜCKE) TOT DE MEEST BENEDENSTROOMS GELEGEN SLUIZEN VAN DE GEKANALISEERDE RIJN**

Van dit hoofdstuk is slechts het opschrift gewijzigd. In plaats van de Dreirosenbrücke wordt als begin van het riviergedeelte thans vermeld de Mittlere Brücke. Door het gebruik van het woord «tot» wordt thans verduidelijkt dat het hoofdstuk niet voor de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn geldt.

#### **Bijlage 3**

##### **Optische tekens van schepen**

De schetsen in deze bijlage zijn geheel aangepast aan de gewijzigde bepalingen van hoofdstuk 3.

In de bijlage wordt vóór de verwijzing naar het betreffende artikel van hoofdstuk 3 evenals in het RPR 1970 de betreffende afdeling van dit hoofdstuk vermeld met een volgnummer (II.A.1 enz.), in de titels van de verschillende artikelen van hoofdstuk 3 wordt thans echter nog slechts verwezen naar de volgnummers van de schetsen zelf, welke, in Arabische cijfers, rechts van iedere schets staan vermeld.

## Bijlage 6

### Geluidsseinen

Deze bijlage is aangepast aan verschillende wijzigingen van het reglement. Dit heeft met name gevolgen gehad voor de verwijzing naar de van toepassing zijnde artikelen. Het sein onder G.b is voorts vervallen. Zie de toelichting bij art. 6.33.

Vermelding onder F dat dit punt niet is overgenomen is een gevolg van het overnemen van de indeling van de oorspronkelijke bijlage 6 van het CEVNI dat hier een sein vermeldde dat op de Rijn geen toepassing vindt.

## Bijlage 7

### Verkeerstekens van de vaarweg

De bijlage 7 bevat het Europese uniforme stelsel van verkeerstekens zoals dit oorspronkelijk is neergelegd in de resolutie inzake «Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)» opgesteld in het kader van de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa. Dit SIGNI is thans herzien. Het onderhavige stelsel van verkeerstekens (het SIGNI bevat ook de tekens inzake de markering van de vaarweg) is eveneens opgenomen als bijlage 7 van het Europese CEVNI. In het kader van de volledige herziening van het CEVNI is de herziening van de betreffende bijlage 7 reeds voltooid. Hierbij is met name rekening gehouden met de genoemde herziening van het SIGNI. Bij de vaststelling van de bijlage 7 van het RPR 1983 is uitgegaan van de nieuwe bijlage 7 van het CEVNI. De voor ieder teken vermelde codenummers (A. 1 enz.) zijn in beide reglementen gelijk. Dit betekent dat, wanneer besloten is een bepaald teken uit het CEVNI niet op de Rijn toe te passen, in de bijlage thans achter het uniforme codenummer wordt vermeld «niet overgenomen».

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft bij protocol 1980-II-26, dat is in werking getreden op 1 juli 1981, reeds de betekenis van de tekens A.5, A.6, A.7, E.5, E.6, E.7 en E.8 opnieuw geformuleerd en de tekens E.5.1-E.5.15 met hun betekenis nieuw vastgesteld.

Voor de Rijn in Nederland zijn deze tekens van kracht geworden als een tijdelijke wijziging van het RPR 1970 bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

De huidige bijlage 7 bevat een aantal nieuwe verkeerstekens ten opzichte van het RPR 1970, waarbij een aantal tekens zijn overgenomen van het CEVNI en enkele thans alleen voor de Rijn worden vastgesteld. Voorts is de betekenis van een teken in overeenstemming met het CEVNI gebracht en is een teken vervallen.

Nieuw in de bijlage 7 van het RPR 1983 zijn de volgende tekens:

- A.5.1. dit teken was voorheen opgenomen in de «Voorschriften betreffende de redden op de Rijn»; het kwam echter ook reeds in het SIGNI voor;
- A.14 -A.17; deze tekens zijn overgenomen uit bijlage 7 van het CEVNI;
- B.2; B.4; B.9; idem;
- E.5.1; dit teken was eveneens opgenomen in de redevoorschriften; het kwam in het SIGNI reeds voor;
- E.5.2; dit teken is eerst voor de Rijn vastgesteld (protocol 1980-II-26) en daarna in het SIGNI en het CEVNI overgenomen;



- E.5.3.—E.5.15; deze tekens zijn overgenomen uit bijlage 7 van het CEVNI;  
 E.13; E.14; idem;  
 E.17—E.20; idem;  
 E.21; E.22; deze tekens worden thans voor de Rijn nieuw vastgesteld en komen nog niet in het SIGNI of het CEVNI voor; zie de toelichting bij art. 10.01.

De betekenis van het volgende teken van bijlage 7 is in overeenstemming gebracht met het SIGNI en de bijlage 7 van het CEVNI.

- E. 12a; zie de toelichting bij art. 6.16, vierde lid.

Tenslotte is van de bijlage 7 van het RPR 1970 vervallen het teken:

- A.12; dit teken was vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1977-II-24, in werking getreden op 1 januari 1979; voor de Rijn in Nederland was dit teken van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 5 december 1978 (Stb. 657) zie de toelichting bij art. 6.16, vijfde lid; voor de toepassing op overeenkomstige wijze van het teken A.1 is thans een voorbeeld opgenomen in de afdeling II, toegevoegde borden of opschriften, onder 2.c.

## Bijlage 8

### Verkeerstekens ter markering van de vaarweg

Het op de Rijn toegepaste stelsel van betonning, bebakening en verlichting van de vaarweg was voorheen opgenomen in de Gids voor de bebakening van de Rijn («Guide de balisage») vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1970-I-12 en in werking getreden op 1 oktober 1970. Het stelsel was gebaseerd op de desbetreffende oorspronkelijke resolutie («Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)» van de Economische Commissie voor Europa (E.C.E.). In 1982 werd door de E.C.E. een herzien SIGNI aangenomen, waarin met name het stelsel van betonning, bebakening en verlichting is aangepast. Hierbij heeft vooral integratie van het SIGNI-stelsel en het voor de zee geldende stelsel van de I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) voor ogen gestaan. Deze wijziging van het uniforme stelsel van markering van de vaarweg die op de verschillende Europese vaarwegen in de praktijk langzamerhand verwezenlijkt zal worden (in Nederland in 1983), is mede aanleiding geweest om dit stelsel thans in een nieuwe bijlage 8 van het RPR 1983 op te nemen. Hierbij is niet het volledige stelsel zoals dit thans in het SIGNI is opgenomen voor de Rijn overgenomen. Op de Rijn wordt alleen de tot de laterale markering behorende betonning, bebakening en verlichting toegepast, alsmede de markering van gevaarlijke punten en obstakels. De tekens van het SIGNI-stelsel behorende tot de cardinale methode van markering zijn derhalve niet overgenomen. Zie ook de toelichting bij art. 5.02.

De voornaamste verschillen met het oude systeem zijn de volgende:

De *zwarte* spitse tonnen die de linkerzijde (gezien in de richting van de bronnen van de Rijn naar de monding) van de vaargeul aangeven worden *groen* (zie onder 3.2).

De bolvormige tonnen met rode en *zwarte* horizontale banen die een splitsing aangeven krijgen rode en *groene* horizontale banen (zie onder 3.3).

De vaste tekens voorzien van een *zwarte* kegel met de punt naar boven ter markering van de begrenzing van en obstakels aan de linkerzijde van de vaarweg zullen worden voorzien van een zelfde *groene* kegel (zie onder 4.1.2).

De vaste tekens voorzien van een rode kegel met de punt naar beneden boven een *zwarte* kegel met de punt naar boven ter markering van een splitsing zullen worden voorzien van een overeenkomstig topteken waarbij de onderste kegel *groen* is (zie onder 4.1.3).

De rood-witte en zwart-witte drijvende tekens die voorheen werden toegepast ter vervanging van resp. de rode stompe en de zwarte spitse tonnen zijn in die betekenis vervallen. De drijvende tekens met resp. rode en witte horizontale banen en groene en witte horizontale banen worden in beginsel ongeveer 5 m buiten de begrenzing van de vaarweg of van gevaarlijke punten gelegd en geven dus niet langer het verloop van de vaargeul aan (zie onder 4.2).

Door de beheerders zal voorts een systeem van markering van gevaarlijke punten en obstakels in de vaarweg kunnen worden toegepast, dat is ontleend aan het systeem van signalering van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaaren of gezonden schepen (zie onder 5). Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen het slechts aangeven van resp. de vrije zijde(n) en de verboden zijde (5.1), en de mogelijkheid om aan de vrije zijde tevens aan te geven dat hinderlijke waterbeweging dient te worden vermeden (5.2).

De reeds op diverse punten op drijvers of vaste plaatsen aangebrachte radarreflectoren zullen thans (met de drijvers) in de uniforme kleur geel worden uitgevoerd (zie onder 6).

#### **Bijlagen 9, 10 en 11**

##### **Vervoer van licht-ontvlambare stoffen, van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen, en van ontplofbare stoffen**

De bijlagen die met de signalering van de artt. 3.14 en 3.32 corresponderende groepen van gevaarlijke stoffen aangeven, zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart laatstelijk opnieuw vastgesteld bij protocol 1980-II-26, in werking getreden op 1 juli 1981. Deze wijziging van het RPR 1970 is voor de Rijn in Nederland van kracht geworden als een tijdelijke wijziging bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

De bijlagen 9, 10 en 11 van het RPR 1983 komen hiermede overeen.

#### **Bijlage 12**

##### **Voorschriften betreffende de reden op de Rijn**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft reeds bij protocol 1980-II-26 besloten de redevoorschriften op te nemen als bijlage 12 van het reglement. Deze wijziging van het RPR 1970 trad in werking op 1 juli 1981. Voor de Rijn in Nederland is deze wijziging van kracht verklaard bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1981 (Stcrt. 120).

De redevoorschriften zoals deze thans in bijlage 12 deel uitmaken van het RPR 1983 hebben wederom enige wijzingen ondergaan. Zulks betreft bij voorbeeld het reserveren van bijzondere ligplaatsen overeenkomstig art. 7.06.

Aan hoofdstuk 11 «Lobith» is voorts bij voorbeeld art. 11.12 (Gebruik-  
maken van de vluchthaven) toegevoegd.