

3

Besluit van 11 december 1991, houdende een reglement voor de scheepvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen)

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 19 januari 1990, nr. S/J 30.057/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Gelet op de artikelen 4, 18 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);

De Raad van State gehoord (advies van 29 mei 1990, nr. W09.90.0029);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 december 1991, nr. DGSM/J 31.880/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Het reglement is van toepassing op:

a. het Kanaal van Gent naar Terneuzen vanaf de grens met België tot aan de sluizen van Terneuzen, alsmede het gebied van de Westsluis, de Middensluis en de Oostsluis te Terneuzen, de Westbuitenhaven en de Oostbuitenhaven te Terneuzen, tot aan de denkbeeldige lijn getrokken over de koppen van de havenhoofden;

b. Zijkanaal f en Zijkanaal g voor zover gelegen ten zuiden van de denkbeeldige lijn getrokken over de meest zuidelijke punten van de hoofden van de oude sluis te Sas van Gent;

c. Zijkanaal a, b, d, e, h, Zijkanaal c tot aan de grens tussen de gemeente Sas van Gent en Axel ter hoogte van Axelse Sassing, Zijkanaal g voor zover gelegen ten noorden van de denkbeeldige lijn getrokken over de meest zuidelijke punten van de hoofden van de oude sluis te Sas van Gent, de Noorder- en Zuiderkanaalhaven, de Massagoedhaven, de Ro-ro-haven en de Zevenaarhaven.

2. Het gebied beschreven in het eerste lid, onder a, wordt in dit reglement genoemd: kanaal.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

1. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. schip:

een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder water-verplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;

b. zeeschip:

een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

c. binnenschip:

een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

d. bovenmaats zeeschip:

een zeeschip dat wegens zijn afmetingen met inbegrip van zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de terzake bevoegde autoriteit wordt aangegeven overeenkomstig de door haar vastgestelde en aan varenden bekend gemaakte normen;

e. sleepboot:

een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;

f. zeilschip:

een schip dat onder zeil is, mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;

g. klein schip:

een schip met een lengte van minder dan 20 meter, behalve een sleepboot, een duwboot en een veerpont;

h. samenstel:

een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

i. veerpont:

een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij het vaarwater wordt overgestoken en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangeduid;

j. obstakel:

een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;

k. bijzonder transport:

een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt, schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;

l. werktuiglijk voortbewogen schip:

een schip, dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

m. onmanoeuvrerbaar schip:

een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

n. beperkt manoeuvrerbaar schip:

een schip dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is voor een ander schip tijdig uit te wijken.

Als beperkt manoeuvrerbaar schip wordt onder meer beschouwd:

1°. een schip bezig met het leggen, onderhouden of het lichten van een navigatiemerk, een kabel of een pijpleiding;

2°. een schip bezig met bagger- of onderwaterwerkzaamheden of met hydrografische verrichtingen;

o. duwstel:

een hecht samenstel van schepen waarvan er tenminste één is geplaatst vóór de duwboot;

p. duwboot:

een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel, en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

2. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. bevoegde autoriteit:

1°. voor de wateren in beheer bij het Rijk: de ambtenaar of ambtenaren die als zodanig worden aangewezen door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

2°. voor de wateren in beheer bij een ander openbaar lichaam: het bestuur van dat openbaar lichaam, dan wel de ambtenaar of ambtenaren die als zodanig door het bestuur worden aangewezen;

b. kapitein of schipper:

degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

c. verkeersaanwijzing:

een door de bevoegde autoriteit aan een of meerdere verkeersdeelnemers gegeven gebod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen of opgelegd verbod van een bepaald resultaat in het verkeersgedrag;

d. verkeersteken:

een in, naast of boven een vaarwater aangebracht voorwerp of aangebrachte combinatie van voorwerpen waarmee aan het scheepvaartverkeer wordt gegeven:

1°. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een vaarwater, of

2°. een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag op een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een vaarwater.

e. vaarwater:

het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;

f. varende:

niet ten anker liggende, niet gemeerd zijnde en niet aan de grond zittend;

g. assisteren:

het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden zijn aan of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;

h. hoogte:

1°. voor alle schepen, uitgezonderd binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven de romp of de hoogte boven het hoogste doorlopende dek of, bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;

2°. voor binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste diepgang aangeven;

i. lengte en breedte van een schip:

de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

j. schepen in zicht van elkaar:

vanaf het ene schip kan het andere met het oog worden waargenomen;

k. beperkt zicht:

elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig

weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp of andere soortgelijke oorzaken;

l. keren:

het schip dat varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

Artikel 3

Verantwoordelijkheid

1. De kapitein of schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement tenzij uit die bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.

2. Niets in dit reglement ontheft een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van dit reglement, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden is.

3. Bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar een afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

4. De leden van de bemanning zijn verplicht te gehoorzamen aan de bevelen van de kapitein of de schipper, welke hun ter naleving van de voorschriften van dit reglement worden gegeven; zij moeten tot deze naleving, ook zonder bevel, hun volle medewerking verlenen.

5.a. De kapitein of schipper moet gevolg geven aan een verkeersteken of een voorschrift dat een verbod of een gebod bevat en rekening houden met een verkeersteken of een voorschrift dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel met een verkeersteken dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels die daarin voorkomen.

b. Onder verkeerstekens en voorschriften worden verstaan de verkeerstekens en voorschriften, bedoeld in artikel 51, tweede lid.

6. De kapitein of schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van deze vergemakkelijken, teneinde deze in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.

7. De schipper van een binnenschip dat één of meer andere binnenschepen voortbeweegt, is de schipper van het samenstel.

Wanneer meer dan één binnenschip voor de voortbeweging zorgt, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

8. Indien een stilliggend schip geen kapitein of schipper heeft,

a. is de eigenaar of de gebruiker, ieder afzonderlijk, verantwoordelijk voor de naleving van artikel 42;

b. is de wachtsman, bedoeld in artikel 42, eerste lid, dan wel de persoon die toezicht houdt, bedoeld in artikel 42, tweede lid, dan wel de persoon die luisterwacht houdt, bedoeld in artikel 42, derde lid, verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 9, vierde, zesde tot en met negende en twaalfde lid, 20, 25, 27, 29, zevende lid, 30, 31, derde en vijfde lid, 35, derde en vierde lid, en 43 tot en met 48.

HOOFDSTUK 2. Voorschriften betreffende de vaart

AFDELING 1. GEDRAG VAN DE SCHEPEN BIJ ELK SOORT ZICHT

Artikel 4

Toepassing

De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht.

Artikel 5

Uitkijk

Een schip moet te allen tijde door kijken en luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen aangepast aan de heersende omstandigheden en toestanden, goede uitkijk houden zodat de omstandigheden en het gevaar voor aanvaring volledig kunnen worden beoordeeld.

Artikel 6

Veilige vaart

1. Een schip moet te allen tijde een veilige vaart aanhouden zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermindering van aanvaring en kan worden gestopt binnen een voor de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand. Bij de bepaling van een veilige vaart moet onder meer rekening worden gehouden met de volgende factoren:

a. door alle schepen:

1°. het zicht;

2°. de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;

3°. de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;

4°. bij nacht de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;

5°. de toestand van wind en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

6°. de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;

7°. de afmetingen van het schip;

8°. de aard van de lading;

b. bovendien, door schepen met een goed werkende radar:

1°. de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;

2°. eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;

3°. de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;

4°. de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;

5°. het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;

6°. de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving;

c. bovendien, voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie: de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen via het door de

bevoegde autoriteit daartoe aangewezen marifoonkanaal. Afgezien van de verplichting via het aangewezen marifoonkanaal de meldingen te doen die hun worden opgelegd door de bevoegde autoriteit, mag het marifoonkanaal door schepen slechts worden gebruikt voor mededelingen omtrent de veiligheid van de scheepvaart en, in dringende gevallen, omtrent de beveiliging van de personen aan boord.

2. Om een veilige vaart te kunnen aanhouden moet een schip, tenzij het wordt gesleept of geduwd, uitgerust zijn met een gebruiksklare motor waarmee een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water kan worden gehandhaafd.

3. a. De hierna genoemde schepen moeten met een goed werkende marifooninstallatie zijn uitgerust en deze zo nodig gebruiken:

1°. zeeschepen;

2°. binnenschepen of duwstellen met een lengte van meer dan 110 meter;

3°. binnenschepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen geladen met de gevaarlijke stoffen bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 2, 3 of 4;

b. Indien de lengte van een binnenschip of van een duwstel meer dan 110 meter bedraagt, moet dit van een in twee richtingen werkende spreekverbinding zijn voorzien tussen de stuurhut en de kop van het schip of tussen de duwboot en de kop van het duwstel.

4. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt:

a. telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, derde lid, voorgeschreven lichten of dagmerken voeren;

b. op plaatsen aangeduid door het teken A 9 van de bij dit besluit behorende bijlage 5.

5. Wanneer schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar kan opleveren, moet het schip dat geen hindernis aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de engte vrij is.

6. Een schip mag slechts gebruik maken van een marifooninstallatie indien deze is goedgekeurd door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, en deze geschikt is voor gebruik van de daartoe aangewezen kanalen.

7. Het is verboden met een schip met een lengte van 20 meter of meer zeilen te voeren of te zeilen.

8. De maximum toegelaten snelheid bedraagt:

a. voor schepen met een diepgang van 10 meter of meer: 9 kilometer per uur;

b. voor schepen met een diepgang tussen 4,50 en 10 meter: 12 kilometer per uur;

c. voor schepen met een diepgang van 4,50 meter of minder: 16 kilometer per uur.

9. Een schip mag niet varen indien door de wijze van belading of anderszins de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of indien het schip slecht bestuurbaar is of dreigt te zinken.

Artikel 7

Gevaar voor aanvaring

1. Een schip moet alle beschikbare middelen gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of gevaar voor

aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt zodanig gevaar geacht te bestaan.

2. Wanneer op een schip een goed werkende marifooninstallatie en goed werkende radarapparatuur zijn aangebracht, moet daarvan dusdanig gebruik gemaakt worden, dat vroegtijdige waarschuwing voor het gevaar voor aanvaring wordt verkregen.

3. Er mogen geen gevolgtrekkingen worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

Artikel 8

Maatregelen ter vermindering van aanvaring

1. Alle maatregelen ter vermindering van aanvaring moeten, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig en duidelijk zijn en op tijd worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.

2. Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie, moet een schip vaart minderen of de vaart er geheel uithalen door stoppen of achteruit slaan.

3. De maatregelen genomen ter vermindering van aanvaring met een ander schip moeten zodanig zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen moet zorgvuldig worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel voorbij is gevaren en goed vrij is.

Artikel 9

Gedrag in en buiten het kanaal

1. Een schip dat in het kanaal varende is en de richting ervan volgt, moet de oever van het kanaal aan zijn stuurboordzijde houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

2. Een schip dat een vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, mag de koerslijn van een schip dat in dat vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat een vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt uitwijken.

3. a. Een schip dat het kanaal wil binnenvaren, mag de koerslijn van een schip dat in het kanaal vaart en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het het kanaal binnenvaart, uitwijken voor een schip dat het kanaal volgt.

b. Een schip mag de Westerschelde niet invaren, indien daardoor een schip dat dit vaarwater in gestrekte koers volgt, zou worden genooddaakt zijn koers of snelheid te wijzigen.

4. Het is zonder toestemming van de bevoegde autoriteit verboden met een schip:

a. zich zodanig op te houden of af te meren dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden;

b. ten anker te komen, ten anker te liggen of een anker te hebben uitstaan;

c. een anker, een kabel of een ketting te laten slepen.

5. Het bepaalde in het vierde lid is niet van toepassing:

a. indien dit voor de veiligheid noodzakelijk is;

b. op de door de bevoegde autoriteit aangewezen ligplaatsen en op

wachtplaatsen voor sluizen en bruggen, mits dat niet geschiedt binnen een afstand van 100 meter van plaatsen waar zich kabels of buisleidingen bevinden.

6. Het is verboden in het kanaal met een schip af te meren, tenzij dit is toegestaan middels verkeerstekens dan wel door de bevoegde autoriteit.

7. De kapitein of schipper van een gemeerd schip is verplicht:

a. aan een ander schip dat wil vertrekken of verhalen, laden of lossen dan wel ruimte wil hebben voor het langszij komen van een schip ten behoeve van overslag, de nodige medewerking te geven;

b. te gedogen dat een ander schip verbinding met de wal heeft anders dan om te laden of te lossen;

c. op eerste vordering van de bevoegde autoriteit zijn schip onverwijld te verhalen of te doen verhalen, dan wel met zijn schip de haven of vaarweg te verlaten.

8. Voor het vastmaken van meerdraden, kabels of kettingen mag alleen gebruik gemaakt worden van de daartoe bestemde voorzieningen.

9. Een schip mag ankeren noch afmeren binnen de afstanden van een ander schip zoals hieronder wordt bepaald:

a. binnen 10 meter van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder a, voert;

b. binnen 50 meter van een schip dat twee blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder b, of een rood helder rondom zichtbaar licht of de internationale seinvlag «B», bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert;

c. binnen 100 meter van een schip dat drie blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder c, voert.

10. Het verbod in het negende lid, onder a, geldt niet voor een schip dat eveneens dit licht of dit dagmerk voert. Het verbod geldt evenmin voor een schip waarvoor, zonder dat het dit licht of dit dagmerk voert, overeenkomstig het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) een certificaat van goedkeuring is verleend, indien het voldoet aan de veiligheidsvoorschriften voor een schip dat ingevolge artikel 25, tweede lid, onder a, verplicht is een blauw licht of een blauwe kegel te voeren.

11. De bevoegde autoriteit kan voor het ankeren en afmeren kleinere afstanden toestaan dan die in het negende lid worden vermeld.

12. Het bepaalde in het negende, tiende en elfde lid is van overeenkomstige toepassing voor de afstanden waar binnen een schip, bedoeld in artikel 25, niet mag ankeren of afmeren ten opzichte van een ander schip.

Artikel 10

Keren

1. Een schip dat wil keren, mag de koerslijn van een schip dat in het vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Een schip dat wil keren moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte indien het keren respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

2. Een schip mag niet keren vóór de ingang van een haven, zijkanaal of de toegang tot een sluis wanneer andere schepen die verlaten of aanlopen.

Artikel 11

Toepassing

De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing op schepen die in zicht van elkaar zijn.

Artikel 12

Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Behalve bij oplopen en bij voorbijvaren met tegengestelde koersen, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 meter van een schip dat de lichten of dagmerken voert voorgeschreven in artikel 25, eerste lid en tweede lid, onder a, b en c.

Artikel 13

Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen

1. Elk schip dat een ander schip oploopt, moet uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.

2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5° achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklicht daarvan zou kunnen zien doch geen van de beide zijdelichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaaren en goed vrij is.

3. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als oplopend schip beschouwen en uitwijken.

4. Een schip dat een ander schip oploopt, moet aan de bakboordzijde van dat schip voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn bakboordzijde geven dan moet het naar stuurboord uitwijken en één korte stoot geven.

5. Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken, mag, in afwijking van hetgeen in het vierde lid is voorgeschreven, het oplopende schip aan de stuurboordzijde van het opgelopene voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door één korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn stuurboordzijde geven dan moet het naar bakboord uitwijken en twee korte stoten geven.

6. Het opgelopen schip moet ten minste vijf korte stoten geven indien het niet kan medewerken tot het oplopen of indien naar zijn mening het oplopen onmogelijk is.

7. Een schip mag, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, een bovenmaats zeeschip dat varende is en de lichten of het dagmerk voert omschreven in artikel 28 niet oplopen en voorbijvaren.

8. Het opgelopen schip is verplicht het oplopen te vergemakkelijken

door tijdig en genoegzaam vaart te verminderen en het oplopende schip zoveel mogelijk ruimte te geven.

9. Schepen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

Artikel 14

Recht tegen elkaar in sturen

1. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren.

2. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip een ander dusdanig recht of bijna recht vooruit ziet dat het, bij nacht, de toplichten daarvan in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of beide zijdelichten zou kunnen zien. Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, moet het aannemen dat dit het geval is en dienovereenkomstig handelen.

Artikel 15

Koers kruisen

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet, behalve waar artikel 9, tweede en derde lid, anders voorschrijft, het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Artikel 16

Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

Elk schip dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip moet, voor zover dit mogelijk is, tijds ruim voldoende maatregelen nemen om goed vrij te blijven.

Artikel 17

Maatregelen van het schip dat koers moet houden

1. Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken, moet het andere zijn koers behouden voor zover bij dit reglement niet anders is bepaald.

2. Het schip dat zijn koers moet behouden mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het schip dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregelen neemt die ingevolge dit reglement zijn voorgeschreven.

3. Indien ten gevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is koers te behouden zich zo dicht bij het andere bevindt dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.

4. Dit voorschrift ontheft het schip dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Voorrangsregels

1. Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:
 - a. moet een schip dat varende is uitwijken voor:
 - 1°. een onmanoeuvrerbaar schip;
 - 2°. een bovenmaats zeeschip;
 - 3°. een beperkt manoeuvrerbaar schip;
 - b. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;
 - c. moet een beperkt manoeuvrerbaar schip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;
 - d. moet een klein schip dat varende is uitwijken voor andere dan kleine schepen.
2. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de bevoegde autoriteit zijn aangegeven, is het een bovenmaats zeeschip verboden een ander bovenmaats zeeschip met tegengestelde koers voorbij te varen.
3. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de bevoegde autoriteit zijn aangegeven, is het een zeeschip met een lengte van 245 meter of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 meter of meer verboden elkaar met tegengestelde koersen voorbij te varen.
4. Wanneer twee kleine schepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die schepen houdt de stuurboordzijde van het vaarwater, dan moet dit schip zijn weg vervolgen en moet het andere schip uitwijken.
5. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een klein zeilschip elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:
 - a. het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere schip;
 - b. het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip.
6. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:
 - a. twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren;
 - b. de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken.
7. Een klein schip dat ingevolge het bij het eerste, vierde, vijfde of zesde lid gestelde verplicht is uit te wijken, moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit toelaten, vermijden vóór het andere schip over te lopen.
8. Indien twee kleine zeilschepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:
 - a. wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;
 - b. wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip wijken voor het lijwaartse;
 - c. een schip dat over stuurboordboeg ligt en dat aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, voor laatstgenoemd schip uitwijken.

Artikel 19

Gedrag bij beperkt zicht

1. De voorschriften van dit artikel zijn van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.
2. Elk schip moet een veilige vaart aanhouden aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht en zonodig stoppen. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.
3. Met uitzondering van een klein schip moet elk schip dat niet met behulp van radar vaart, voorop een uitkijk hebben die zich of binnen gezichts- en of gehoorafstand van de kapitein of schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft.
4. Een schip dat alleen met radar de aanwezigheid van een ander schip waarneemt, moet vaststellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar zo dicht nadert dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan. Is dit het geval dan moet het bijtijds maatregelen ter vermindering daarvan nemen.
5. Behalve wanneer is vastgesteld dat geen gevaar voor aanvaring bestaat, moet elk schip dat meent voorlijker dan dwars het mistsein te horen van een ander schip of dat een dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden. Indien nodig moet de vaart geheel uit het schip worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig gemanoeuvreed worden tot het gevaar voor aanvaring is geweken.
6. Schepen mogen slechts met behulp van radar varen indien:
 - a. ze zijn uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een bochtaanwijzer;
 - b. ze zijn uitgerust met een marifooninstallatie waarmee het onderhouden van verbinding tussen schepen onderling mogelijk is;
 - c. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma dat overeenkomstig de daaromtrent vastgestelde regelen is afgegeven;
 - d. zowel de in onderdeel c bedoelde persoon 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 de stuurstelling zodanig is ingericht, dat het voeren van het schip dat vaart met behulp van radar, door één persoon kan geschieden, behoeft de tweede persoon slechts aan boord beschikbaar te zijn.
- De radar, de marifooninstallatie en de bochtaanwijzer moeten goed functioneren en goedgekeurd zijn door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
7. Bij het varen bij beperkt zicht met behulp van radar moet de marifooninstallatie voortdurend op het kanaal zijn ingeschakeld dat door de bevoegde autoriteit is voorgeschreven en aan de scheepvaart is bekend gemaakt, hetzij om uit te luisteren, hetzij om inlichtingen te geven ten behoeve van andere schepen. De marifooninstallatie moet tevens worden gebruikt voor het onderhouden van verbinding met de bevoegde personen aan de wal.

HOOFDSTUK 3. Lichten en dagmerken

Artikel 20

Toepassing

1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en op de bij die bepalingen voorgeschreven wijze, voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeeschepen in afwijking daarvan de voorschriften van dit reglement van toepassing zijn.

2. De voorschriften in dit hoofdstuk moeten onder alle weersomstandigheden worden nageleefd.

3. a. De voorschriften betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsopgang tot zonsondergang en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond.

b. De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden gevoerd, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dat noodzakelijk wordt geacht.

c. Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen of voor het verkeer te land gevaar of hinder kan ontstaan.

4. De voorschriften betreffende de dagmerken moeten overdag worden nageleefd en gedurende die tijd mogen geen andere dagmerken worden getoond.

5. De in dit reglement vermelde lichten of dagmerken mogen alleen worden gevoerd of getoond in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 21

Begripsomschrijvingen

1. Lichten

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. toplicht:

een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsrichting van het schip, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 225° , van recht vooruit tot $22,5^{\circ}$ achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip;

b. zijdelichten:

een groen helder licht geplaatst aan stuurboordzijde en een rood helder licht geplaatst aan bakboordzijde, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van $112,5^{\circ}$, van recht vooruit tot $22,5^{\circ}$ achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsrichting;

c. heklicht:

een wit helder of gewoon licht geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 135° , van recht achteruit over $67,5^{\circ}$ naar elke zijde van het schip;

d. sleeplicht:

een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder c;

e. rondom zichtbaar licht:

een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360° ;

- f. flikkerlicht:
een rondom zichtbaar licht dat flinkt met regelmatige tussenpozen met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut.
2. Dagmerken
- a. De voorgeschreven dagmerken moeten, tenzij in dit reglement anders bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben:
- 1°. een bal: een middellijn van ten minste 0,50 meter;
 - 2°. een cylinder: een middellijn van ten minste 0,50 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
 - 3°. een kegel: een grondvlak met een middellijn van ten minste 0,50 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
 - 4°. een ruit bestaat uit twee kegels zoals beschreven onder 3°, die het grondvlak gemeen hebben.

Elk der voorgeschreven dagmerken kan worden vervangen door een voorwerp dat als zodanig gezien wordt.

b. De voorgeschreven vlaggen moeten rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van ten minste 0,75 meter bij een breedte van ten minste 0,90 meter.

c. Vorm en kleur van de dagmerken moeten steeds herkenbaar zijn.

3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken

De loodrechte onderlinge afstand tussen de lichten of de dagmerken bedraagt, tenzij in dit reglement anders is bepaald, ten minste 0,50 meter en ten hoogste 2 meter.

Indien meer dan twee van dergelijke lichten of dagmerken worden gevoerd moeten de onderlinge afstanden gelijk zijn.

4. Bijzondere regeling

Indien de afmetingen van het schip een belemmering vormen om de lichten en dagmerken te voeren als voorzien in het tweede en het derde lid, mogen dagmerken met kleinere afmetingen, passend bij de grootte van het schip, worden gebruikt en mogen de onderlinge afstanden tussen lichten of dagmerken dienovereenkomstig worden verminderd.

Artikel 22

Zichtbaarheid van de lichten

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. zichtbaar:

zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;

b. gewoon licht, helder licht en krachtig licht:

lichten die op een afstand van onderscheidenlijk ten minste 1000 meter, 2000 meter en 3000 meter zichtbaar zijn.

Artikel 23

Werktuiglijk voortbewogen schepen

1. Een werktuiglijk voortbewogen schip, dat varende is, moet voeren:

a. een toplicht op het voorschip;

b. een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;

c. zijdelichten;

d. een heklicht.

Een werktuiglijk voortbewogen binnenschip met een lengte van 110 meter of minder is niet verplicht het tweede toplicht te voeren maar mag dit wel doen.

2. Het voorste toplicht of, indien slechts één toplicht wordt gevoerd, dat toplicht, wordt voor schepen met een lengte van 40 meter of meer

op ten minste 6 meter hoogte, en voor schepen met een lengte van minder dan 40 meter op ten minste 4 meter hoogte geplaatst, en in elk geval ten minste 1 meter hoger dan de zijdelichten.

3. Wanneer twee toplichten worden gevoerd, moet het achterste ten minste 3 meter hoger zijn geplaatst dan het voorste of het hoogste van de bij artikel 24, eerste en tweede lid, bedoelde lichten. De horizontale afstand tussen beide lichten mag niet minder zijn dan de helft van de lengte van het schip.

4. Bij het varen door de doorvaartopening van een brug met een beperkte doorvaarthoogte dan wel van een ander kunstwerk, mogen de in het tweede en derde lid bedoelde lichten zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.

5. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

6. Samenstellen van varende langsij aan elkaar gekoppelde schepen, niet zijnde kleine schepen, moeten voeren:

a. op elk voortstuwend schip het toplicht of de toplichten;

b. op elk niet voortstuwend schip een rondom zichtbaar wit helder licht geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwende schip, en bij een lengte van meer dan 110 meter twee dergelijke lichten, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte;

c. de zijdelichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppelde samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 meter lager dan het licht bedoeld onder b;

d. op elk schip het heklicht.

Artikel 24

Slepen en assisteren

1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen schip dat één of meer schepen sleept of assisteert moet, behalve de zijdelichten en het heklicht, onder of boven het in artikel 23, eerste lid, onder a, bedoelde toplicht een tweede licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.

2. Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren moet ieder, onder of boven de in het eerste lid genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van ten minste 4 meter op een schip met een lengte van minder dan 40 meter, en op een hoogte van ten minste 6 meter op een schip met een lengte van 40 meter en meer.

4. Het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid is eveneens van toepassing op zeeschepen.

5. Op een binnenschip dat sleept, moet het heklicht worden vervangen door een geel licht van gelijke inrichting en sterkte.

6. Een zeeschip dat wordt gesleept, moet behalve de zijdelichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in artikel 27, eerste lid.

7. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet bij nacht één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 6 meter. Bij een scheepslengte van meer dan 110 meter moeten twee dergelijke lichten worden gevoerd, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte; het laatste binnenschip van een sleep moet daarbij het heklicht voeren.

Bij dag voert een binnenschip dat wordt gesleept een gele bal op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat deze van alle zijden zichtbaar is.

8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dat het best kan worden gezien:

- a. een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;
- b. een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.

9. Een schip dat wordt geassisteerd, moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen schip van zijn soort en lengte.

10. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde lichten, is artikel 23, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 25

Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

1. Een zeeschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 1, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: een rondom zichtbaar rood helder licht;
- bij dag : de seinvlag «B» van het Internationaal seinboek; waar zij het best kunnen worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 meter boven het dek.

2. a. Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 2, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: een rondom zichtbaar blauw licht;
- bij dag: een blauwe kegel met de punt naar beneden.

b. Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 3, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: twee rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag: twee blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

c. Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 4, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: drie rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

d. Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld in het eerste of tweede lid, moet, in plaats van dit schip of van deze schepen, de duwboot of het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppeld samenstel het licht of de lichten, dan wel de kegel of de kegels, vermeld in het eerste of tweede lid, voeren.

e. Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in meer dan één der bij dit besluit behorende bijlagen 2, 3 of 4, moet uitsluitend de lichten of kegels voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens dit lid het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

f. De sterkte van de blauwe lichten voorgeschreven in dit lid dient ten

minste gelijk te zijn aan die van blauwe gewone lichten.

3. Het eerste en tweede lid zijn ook van toepassing op tankschepen, die na het lossen van de in de bij dit besluit behorende bijlagen 1 tot en met 3 bedoelde stoffen nog niet gereinigd, ontgast of geheel geïnertiseerd zijn.

Artikel 26

Lichten voor duwstellen

1. Een duwstel met een lengte van meer dan 110 meter of met een breedte van meer dan 12 meter, dat varende is, moet voeren:

a. 1°. drie toplichten vóór op het voorste schip of, ingeval meerdere schepen zich vooraan bevinden, vóór op het aan bakboord geplaatste van die voorste schepen, opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van ten minste 6 meter en de beide onderste lichten ongeveer 1,25 meter uit elkaar en ongeveer 1,10 meter onder het bovenste licht;

2°. een toplicht op het voorschip van elk ander schip dat van voren over de volle breedte zichtbaar is, voorzover mogelijk 3 meter lager dan het bovenste licht, bedoeld onder 1°;

b. zijdelichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 meter binnen de zijanten van het duwstel en op een hoogte van ten minste 2 meter;

c. 1°. drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, telkens ongeveer 1,25 meter uit elkaar, op een zodanige hoogte dat zij niet door een ander schip van het duwstel aan het zicht kunnen worden onttrokken;

2°. een heklicht op elk ander schip dat van achteren over de volle breedte zichtbaar is; indien, behalve de duwboot, meer dan twee schepen van achteren zichtbaar zijn, moet dit licht alleen door de schepen aan de buitenzijden worden gevoerd.

2. Een duwstel met een lengte van 110 meter of minder en met een breedte van 12 meter of minder, dat varende is, moet de lichten voeren voorgeschreven bij artikel 23 voor een werktuiglijk voortbewogen schip.

Artikel 27

Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvrerbare schepen en bijzondere transporten

1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:

a. twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het ander, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Wanneer het vaart door het water loopt tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

b. twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Een onmanoeuvrerbaar binnenschip mag in plaats van de voorgeschreven lichten of dagmerken bij nacht een rood licht en bij dag een rode vlag tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid.

2. Een beperkt manoeuvrerbaar schip moet voeren:

a. drie rondom zichtbare heldere lichten, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en onderste licht moeten rood en het middelste licht moet wit zijn;

b. drie dagmerken, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en het onderste dagmerk moeten een bal en het middelste moet een ruit zijn;

c. aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere;

d. aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten de ene loodrecht onder de andere;

e. wanneer het vaart door het water loopt, tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

f. wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel of wit helder licht.

3. Een bijzonder transport moet de lichten of de dagmerken voeren voorgeschreven voor een onmanoeuvrerbaar schip. Indien dit niet uitvoerbaar is moeten alle maatregelen worden genomen om het bijzonder transport goed te verlichten of om zijn aanwezigheid goed zichtbaar aan te duiden.

4. Het bepaalde in dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Artikel 28

Bovenmaatse zeeschepen

Een bovenmaats zeeschip dat varende is, moet voeren, daar waar dit het best kan worden gezien:

a. behalve de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

b. een cylinder.

Artikel 29

Lichten en dagmerken voor kleine schepen

1. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, moet voeren:

a. een toplicht. Dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 meter hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht maar het mag lager dan 4 meter boven de romp zijn geplaatst;

b. zijdelichten. Deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij behoeven niet achterlijker dan het toplicht te zijn geplaatst. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;

c. een heklicht. Dit licht mag worden weggelaten indien het onder a bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

2. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, waarvan de lengte minder is dan 7 meter en de hoogst bereikbare snelheid niet meer dan 7 zeemijlen (13 kilometer) per uur, mag, in plaats van de in het eerste lid voorgeschreven lichten, een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Indien uitvoerbaar, moet zulk een schip ook zijdelichten voeren.

3. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat slechts kleine schepen sleept dan wel slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweeft, moet de in het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.
4. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Bijboten van schepen behoeven dit licht niet te voeren.
5. Een klein zeilschip dat varende is moet voeren:
 - a. hetzij de zijdelichten en een heklicht. De zijdelichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij moeten worden aangebracht op een plaats, waar zij niet door de zeilen worden afgeschermd. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;
 - b. hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst op de top van de mast dan wel nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;
 - c. hetzij, voor een schip met een lengte van minder dan 7 meter, een rondom zichtbaar wit gewoon licht, daar waar dit het best kan worden gezien.
- Een klein zeilschip dat onder zeil is en tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, voert op het voorschip daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel met de punt naar beneden.
6. Een klein door spierkracht voortbewogen schip dat varende is, moet een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.
7. Een klein schip dat ten anker of gemeerd ligt moet, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, daar waar dit het best kan worden gezien, een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.
8. Het bepaalde bij artikel 25 is van overeenkomstige toepassing op kleine schepen. De voorgeschreven dagmerken mogen van kleinere afmetingen zijn.
9. Een klein schip moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector, bij zeilschepen ten minste 4 meter boven het wateroppervlak, en bij werktuiglijk voortbewogen schepen zo hoog mogelijk boven de opbouw.

Artikel 30

Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart

1. Ten anker liggende schepen

Een ten anker liggend schip moet op het voorschip, op een hoogte van ten minste 3 meter, een rondom zichtbaar wit helder licht voeren of een bal en op het achterschip een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 meter lager dan het eerstgenoemde licht. Wanneer schepen gekoppeld ten anker liggen moet elk van die schepen de lichten of het dagmerk voeren als hierboven omschreven.
2. Gemeerde schepen
 - a. Een gemeerd schip moet voeren, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, aan de zijde van het vaarwater en zo mogelijk ter hoogte van het dek op het voorschip en aan of nabij het hek: een rondom zichtbaar wit helder licht.
 - b. Een gemeerd schip dat een anker heeft uitstaan dat gevaar kan opleveren voor de scheepvaart moet de lichten bedoeld in het eerste lid voeren en een bijkomend rondom zichtbaar wit helder licht ongeveer 1

meter onder het licht dat zich het dichtst nabij dit anker bevindt.

3. Aan de grond zittende of gezonken schepen en andere obstakels voor de scheepvaart

a. Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien:

- de lichten voorgeschreven in het eerste lid;
- twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere;
- drie ballen in verticale lijn geplaatst.

Indien uitvoerbaar moet het schip of obstakel tevens de lichten en dagmerken voeren, die ingevolge de overige bepalingen van dit reglement van toepassing zijn.

b. Indien de omstandigheden ter plaatse van het schip of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid dat het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevaren, moeten in plaats van de onder a bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd:

1°. aan de zijde of de zijden waar de doorvaart niet vrij is: twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

2°. aan de zijde of de zijden waar de doorvaart vrij is: twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

c. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de onder a en b voorgeschreven lichten en dagmerken.

d. Indien de lichten of de dagmerken niet door het schip of het obstakel zelf kunnen worden gevoerd, moeten zij worden aangebracht op een andere doelmatige wijze.

4. Het bepaalde in dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Artikel 31

Bijzondere lichten en dagmerken

1. Een schip belast met een bijzondere politieopdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken elders voorgeschreven door dit reglement, een blauw helder flikkerlicht voeren. Indien twee of meer dergelijke schepen dat blauwe flikkerlicht voeren, is de tussen deze schepen gelegen zone voor de scheepvaart verboden.

2. Behoudens de lichten voorgeschreven voor zijn soort mag een varend of ten anker liggend schip bezig met werkzaamheden zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een geel helder flikkerlicht voeren om aan te duiden dat het die werkzaamheden uitvoert.

3. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende of gezonken schepen, met inbegrip van zeeschepen, waarvoor gevaar voor golfslag of zuiging veroorzaakt door voorbijvarende schepen zou kunnen ontstaan moeten, behalve de lichten en de dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren:

a. twee heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward;

b. een vlag met twee horizontale banen van gelijke breedte, de bovenste rood en de onderste wit, op een geschikte plaats en op een

zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee vlaggen waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van vermelde kleuren.

4. Een veerpont voert bij nacht behoudens de zijdelichten en het heklicht een rondom zichtbaar groen helder licht ongeveer 1 meter boven een rondom zichtbaar wit helder licht, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

5. Drijvende leidingen, die vast verbonden zijn aan de wal of aan ten anker liggende of gemeerde schepen, en die de scheepvaart kunnen hinderen, moeten over de gehele lengte worden aangeduid door rondom zichtbare gele gewone lichten of gele vlaggen geplaatst op een onderlinge afstand van ten hoogste 50 meter en op een hoogte van ten minste 1,50 meter boven de leiding.

HOOFDSTUK 4. Geluids- en lichtseinen

Artikel 32

Begripsomschrijvingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. fluit:

elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;

b. korte stoot:

een geluidsein van ongeveer één seconde duur;

c. lange stoot:

een geluidsein van vier tot zes seconden duur.

Artikel 33

Middelen voor geluidsseinen

1. Een schip met een lengte van 20 meter of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok. De fluit en de klok moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig op het schip zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok mag worden vervangen door een ander middel dat dezelfde onderscheiden geluidskenmerken bezit, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

2. Een klein schip is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven in het eerste lid, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidsein.

3. De in dit reglement vermelde geluidsseinen mogen alleen worden gegeven in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 34

Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen

1. a. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring met een ander in zicht zijnd schip, zijn handeling door een der volgende seinen kenbaar maken:

– één korte stoot voor: ik verander mijn koers naar stuurboord;

- twee korte stoten voor: ik verander mijn koers naar bakboord;
- drie korte stoten voor: ik sla achteruit;
- vier korte stoten voor: ik kan niet manoeuvreren.

Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht, die zonodig kunnen worden herhaald.

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

- één schittering: ik verander mijn koers naar stuurboord;
- twee schitteringen: ik verander mijn koers naar bakboord;
- drie schitteringen: ik sla achteruit;
- vier schitteringen: ik kan niet manoeuvreren.

De duur van elke schittering moet ongeveer één seconde zijn, de tijdsruimte tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tijdsruimte tussen de achtereenvolgende seinen niet minder dan tien seconden.

b. Wanneer schepen die in zicht van elkaar zijn, elkaar naderen en één van die schepen de voornemens of handelingen van het andere niet begrijpt dan wel twijfelt of het andere voldoende handelingen verricht om aanvaring te voorkomen, moet eerstgenoemd schip die twijfel kenbaar maken door het geven van een reeks van ten minste vijf snel opeenvolgende zeer korte stoten. Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen. Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemd geluidsein aanvullen met een lichtsein bestaande uit een reeks van ten minste vijf snel opeenvolgende zeer korte schitteringen gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht.

c. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een werktuiglijk voortbewogen binnenschip, gelijktijdig met de gegeven geluidsseinen, lichtseinen geven van dezelfde duur met een rondom zichtbaar geel helder licht. Deze bepaling geldt niet voor de klokslagen of reeksen klokslagen.

2. Een aan de grond zittend schip, waarvan de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, moet dit aan naderende schepen kenbaar maken door vier korte stoten gevolgd door twee lange stoten.

Artikel 35

Geluidsseinen bij beperkt zicht

1. De geluidsseinen genoemd in dit artikel moeten zowel overdag als bij nacht worden gegeven in of nabij een gebied met beperkt zicht.

2. a. Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat vaart door het water loopt moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot geven.

b. Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat varende is, doch geen vaart door het water loopt, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

c. Een onmanoeuvreerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip of een schip dat een ander schip sleept, dat varende is moet, in de plaats van de seinen voorgeschreven onder a en b, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven.

d. Een schip dat wordt gesleept of, in geval meer dan één schip wordt gesleept, het laatste schip van de sleep, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door drie korte stoten geven.

Indien mogelijk wordt dit sein gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

3. Een ten anker liggend schip moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut snel de klok luiden gedurende ongeveer vijf seconden.

Een ten anker liggend schip mag bovendien één korte, één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

4. Een schip dat aan de grond zit moet het sein met de klok, bedoeld in het derde lid, geven en bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok, onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door een lange stoot geven.

5. Een veerpont die varende is moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut één lange stoot gevolgd door vier korte stoten geven.

Artikel 36

Aandachts- en waarschuwingsseinen

1. Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip mag elk schip een licht- of een geluidssein geven dat niet kan worden verward met een bij dit reglement voorzien sein noch met een licht of een sein dat bij de betoning of bij de bebakening in gebruik is. Het mag tevens zijn zoeklicht laten schijnen in de richting van het gevaar, zonder daardoor een ander schip te hinderen of in verwarring te brengen.

2. Een schip dat een bocht of een gedeelte van het vaarwater nadert waar het zicht is belemmerd door omstandigheden die geen verband houden met beperkt zicht, moet tijdig als waarschuwingssein één lange stoot geven.

3. Eveneens moet een lange stoot als waarschuwingssein worden gegeven, indien het onder bijzondere omstandigheden nodig is de aandacht te trekken ter voorkoming van aanvaringen.

4. Zonodig moeten de in dit artikel bedoelde seinen tijdig worden herhaald.

5. Het gebruik van zeer felle flikker- of zwaailichten zoals «strobe»-lichten om de aandacht te trekken, is verboden.

Artikel 37

Noodseinen

Indien een schip in nood verkeert en hulp verlangt, gebruikt, toont of geeft het de volgende seinen, hetzij gezamenlijk hetzij afzonderlijk:

- a. een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- b. een daartoe geëigend sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden;
- c. een daartoe geëigend sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie;
- d. een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- e. langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- f. seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
- g. een licht of een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- h. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

HOOFDSTUK 5. Diverse bepalingen

Artikel 38

Toegelaten afmetingen en diepgang

1. Het is verboden te varen met een schip of samenstel dat de

hieronder vermelde grootst toegelaten afmetingen en diepgang overschrijdt:

- a. voor zeeschepen:
lengte: 256 meter
breedte: 34 meter
diepgang: 12,25 meter in zoet water;
 - b. voor binnenschepen en gekoppelde samenstellen:
lengte: 140,00 meter
breedte: 22,80 meter
diepgang: 4,00 meter wat de Oostsluis betreft;
 - c. voor duwstellen:
lengte: 193,00 meter
breedte: 22,80 meter
diepgang: 4,00 meter wat de Oostsluis betreft;
 - d. diepgang op de toeleidings- en zijkanalen:
 1. toeleidingskanaal naar de Middensluis: 7,25 meter
 2. toeleidingskanaal naar de Oostsluis: 4,00 meter
 3. Axelse Vlakte te Sluiskil: 9,00 meter
 4. Zijkanaal F (naar Passluis): 2,60 meter
 5. Zijkanaal G (naar Sas van Gent): 5,00 meter.
2. De grootst toegelaten diepgang geldt bij een kanaalpeil van N.A.P. + 2,13 meter. Bij een lager kanaalpeil kunnen kleinere waarden voor de grootst toegelaten diepgang gelden.
3. Bij bijzondere omstandigheden, zoals extreme waterstanden, extreme weersomstandigheden, optredende ongevallen, uitvallen van een sluis of een brug, noodzakelijke werkzaamheden in of aan de vaarweg, kunnen de in het eerste lid vermelde grootst toegelaten afmetingen en diepgang door de bevoegde autoriteit tijdelijk worden aangepast en zonodig nadere voorschriften aan de vaart worden verbonden.
4. Door de bevoegde autoriteit kunnen nadere voorschriften worden verbonden aan de vaart met schepen die vanwege hun bijzondere constructie, afmetingen, vorm of opbouw een verhoogd risico vormen.
5. Ten aanzien van de vaart met een bijzonder transport kan de bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van het eerste lid.

Artikel 39

Doorvaren van sluizen

1. Een schip moet tijdig voor het invaren van een sluis zijn gemeld bij de bevoegde autoriteit volgens de door deze gestelde regels.
2. Behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit mag een schip geen ligplaats nemen op de wachtplaats van een sluis anders dan om te worden geschut.
3. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat met een marifooninstallatie is uitgerust, uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal.
4. Tenzij de bevoegde autoriteit anders bepaalt, geschiedt het invaren in een sluis in volgorde van aankomst op een door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats. Een klein schip dat samen met andere schepen wordt geschut mag de sluis slechts invaren na deze andere schepen.
5. Recht van voorrang bij schutting hebben, in de hierna genoemde volgorde:
 - a. schepen van toezichthoudende ambtenaren en brandweerboten die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;
 - b. schepen waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang bij schutting heeft toegekend.

Schepen die het recht van voorrang bij schutting hebben dienen dit tijdig per marifoon kenbaar te maken.

6. De kapitein of schipper is verplicht te zorgen dat bij het invaren van een sluis de nodige meertrossen gereed worden gehouden. De kapitein van een zeeschip is bovendien verplicht te zorgen dat aan boord en op de wal het nodige daartoe bekwame personeel aanwezig is om die trossen aan te nemen en vast te maken.

7. Het is verboden zeilen te voeren bij het naderen van de wachtplaatsen, bij het in- of uitvaren van een sluis en tijdens het schutten.

8. In een sluis:

a. moet een schip ligplaats nemen binnen de door stopstrepen of op andere wijze aangegeven grenzen;

b. moet tijdens het vullen en het ledigen van de sluiskolk en 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 de sluismuren, de sluisdeuren, de beschermingsinrichtingen of andere schepen kan beschadigen;

c. mag een schip slechts voorwerpen die niet kunnen zinken als wrijfhout gebruiken;

d. mag een schip geen water op het sluisterrein of op andere schepen 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 de voortstuwingsmiddelen.

9. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van ten minste 10 meter in acht nemen ten opzichte van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder a, hetzij een rood licht of de seinvlag «B», bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert. Deze verplichting geldt niet voor schepen die hetzelfde licht of dagmerk voeren.

10. Een schip dat twee of drie blauwe lichten dan wel twee of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid onder b en c, voert, mag een sluis niet invaren indien het niet afzonderlijk zou worden geschut. Een ander schip mag een sluis niet invaren indien het samen met een schip dat deze lichten of dagmerken voert, zou worden geschut. Het voorgaande is niet van toepassing op schepen die onderling hetzelfde sein voeren.

11. Een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid onder a, hetzij een rood licht of de seinvlag «B», bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert, mag een sluis niet invaren indien het samen met een passagiersschip zou worden geschut. Een passagiersschip mag een sluis niet invaren indien het samen met een schip dat deze lichten of dagmerken voert, zou worden geschut.

12. De bevoegde autoriteit kan in afwijking van het negende, tiende en elfde lid anders bepalen.

Artikel 40

Bijzondere transporten

Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de bevoegde autoriteit.

Artikel 41

Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen

1. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt en uitgerust zijn en

voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.

2. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren. Ze moeten gelijkmatig gespannen worden gehouden door geschikte inrichtingen. Het koppelen en ontkoppelen moet op veilige, eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.

3. Een duwstel mag alleen van een sleepboot gebruik maken in uitzonderlijke en plaatselijke omstandigheden en wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.

4. Het is verboden met een duwstel of een gekoppeld samenstel sleepdienst te verrichten.

5. Indien aan de kop van een duwstel uitsluitend een zeeschipbak is geplaatst, dan moet deze van een kopbak zijn voorzien.

6. Het is verboden te varen met een gekoppeld samenstel dat uit meer dan twee schepen bestaat.

7. Het is verboden:

a. meer dan één schip te slepen;

b. een binnenschip te slepen waarvan de lengte meer dan 110 meter bedraagt;

c. te slepen indien de afstand tussen het hek van het slepende schip en de boeg van het gesleepte binnenschip meer dan 40 meter bedraagt.

8. Op een sleep dienen zodanige maatregelen getroffen te zijn dat een goede communicatie tussen het slepende schip en het gesleepte schip of drijvend voorwerp is gewaarborgd.

9. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Artikel 42

Verplichting tot wacht houden

1. Een schip dat niet varende is en dat is geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 1, 2, 3 of 4, moet onder toezicht staan van een zich voortdurend aan boord bevindende ter zake kundige wachtsman.

2. Een ander schip dat niet varende is, moet, wanneer het geen kapitein of schipper aan boord heeft, onder toezicht staan van een persoon die zonodig snel kan ingrijpen.

3. Aan boord van een schip dat niet varende is en dat is uitgerust met een marifooninstallatie, moet een persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door de bevoegde autoriteit daarop antwoord geven.

4. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Artikel 43

Meldingsplicht

1. De kapitein of schipper moet onverwijld de bevoegde autoriteit melden indien een schip

a. aan de grond is geraakt of gezonken, of

b. in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan, of

c. een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd, of

d. lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren of dreigt te verliezen, of

e. brand aan boord heeft, of

f. zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid van

het schip of de veiligheid door die schade wordt beïnvloed, of
g. een hindernis in de vaarweg aantreft.

2. Wanneer er tevens gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de kapitein of schipper bovendien de naderende vaart waarschuwen.

Artikel 44

Buitenboord steken van voorwerpen

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.

2. Een schip moet een anker waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel inhieuwen.

Artikel 45

Vrijmaken van het vaarwater

1. De kapitein of schipper moet de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken, indien een schip is vastgevaren of gezonken, of indien een door een schip verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren.

2. Het eerste lid geldt ook voor de kapitein of schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.

3. Indien vanaf een schip stoffen of voorwerpen te water raken, moet de kapitein of schipper er voor zorgen dat deze zo spoedig mogelijk worden opgeruimd.

4. Bij de in het eerste, tweede en derde lid gestelde verplichtingen moeten de aanwijzingen van de bevoegde autoriteit worden opgevolgd.

Artikel 46

Laden en lossen

Schepen mogen alleen geladen of gelost worden op de daartoe bestemde of door de bevoegde autoriteit aangewezen plaatsen.

Artikel 47

Werkzaamheden op of aan schepen

Het is verboden herstellings-, schoonmaak-, ontgassings-, ontsmettings- of andere werkzaamheden op of aan schepen te verrichten wanneer deze gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kunnen opleveren, tenzij die werkzaamheden plaatsvinden:

- a. met toestemming van de bevoegde autoriteit, of
- b. op een scheepswerf dan wel op of aan het terrein van een herstellingsinrichting.

Artikel 48

Diverse activiteiten

Behoudens vergunning van de bevoegde autoriteit is het verboden:

- a. een schip op een ligplaats te gebruiken als opslagplaats of voor het uitoefenen van een bedrijf;

- b. met een schip, al dan niet varend, goederen of diensten aan te bieden;
- c. schepen te slopen;
- d. zich met een schip te vestigen tot het houden van vast verblijf of het verlenen van huisvesting;
- e. een schip vanaf de wal te water te laten of met een schip proef te draaien.

Artikel 49

Bijzondere gebeurtenissen

Zonder vergunning van de bevoegde autoriteit is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

Artikel 50

Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen

Aan toestemmingen, ontheffingen en vergunningen kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 51

Verkeerstekens

1. In het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer kunnen verkeerstekens worden aangebracht of verwijderd door of vanwege het bevoegd gezag.
2. De verkeerstekens die kunnen worden aangebracht en hun betekenis zijn vermeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 5 en 6. Bij bekendmaking kunnen voorschriften worden gegeven die in de plaats treden van deze verkeerstekens.
3. Van een verkeersteken en van een voorschrift die een verbod of een gebod bevatten, kan door of vanwege het bevoegd gezag ontheffing worden verleend.

Artikel 52

Te beschermen belangen

1. Toepassing van de artikelen 47, 48 en 51 kan, behalve in het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, geschieden in het belang van:
 - a. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bereikbaarheid daarvan;
 - b. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.
2. Toepassing van de artikelen 47, 48 en 51 ten behoeve van een in het eerste lid genoemd belang kan mede geschieden in het belang van het voorkomen of beperken van:
 - a. hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
 - b. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

Artikel 53

Aanwijzingen en bekendmakingen

1. De bevoegde autoriteit kan in het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer alsmede in het belang van de instandhouding van de werken de kapitein of schipper een verkeersaanwijzing geven.

2. De bevoegde autoriteit kan tevens ter verzekering van de in het eerste lid bedoelde belangen voor bijzondere situaties tijdelijke voorschriften vaststellen, die als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven.

3. De bekendmakingen, bedoeld in het tweede lid, worden gepubliceerd in de Staatscourant.

4. Kapiteins en schippers moeten aan de verkeersaanwijzingen gevolg geven en de tijdelijke voorschriften naleven.

HOOFDSTUK 6. Slotbepalingen

Artikel 54

Verplichting tot aan boord hebben van een reglement

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, waarop dit reglement van toepassing is, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn dat op eerste aanvraag van een opsporingsambtenaar ter inzage moet worden gegeven.

Artikel 55

Strafbare feiten

Overtreding van de bij of krachtens dit reglement vastgestelde bepalingen, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 3, eerste, derde en achtste lid, 4, 11, 19, eerste lid, 21, eerste lid, 22, 30, derde lid, onder c, 32, 38, tweede tot en met vijfde lid, 39, twaalfde lid, 41, negende lid, 42, vierde lid, 50, 51, derde lid, 52, 53, eerste tot en met derde lid, 55 tot en met 59, is een strafbaar feit.

Artikel 56

Intrekking Vaarreglement en Bijzonder reglement van politie

Het Vaarreglement, vastgesteld bij koninklijk besluit van 8 maart 1965 (Stb. 133) en het Bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsche gedeelte van het kanaal van Gent naar Ter Neuzen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 27 januari 1912 (Stb. 16) worden ingetrokken.

Artikel 57

Wijziging Bijzonder reglement kleine vaartuigen

Artikel 2 van het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329)¹ wordt vervangen door:

Artikel 2.

1. In de buitenhaven te IJmuiden mag een klein vaartuig slechts varen indien:

a. het is voorzien van een motor die voor onmiddellijk gebruik gereed

is en het vaartuig in staat stelt een snelheid van ten minste 6 km/uur door het water te handhaven;

b. het vaartuig zoveel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater vaart, behoudens wanneer op de snelst mogelijke manier wordt overgestoken.

2. De directeur van de regio IJmond van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 58

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 59

Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als: Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 11 december 1991

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *zestiende* januari 1992

De Minister van Justitie a.i.,
C. I. Dales

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 juli 1989, Stb. 317.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 februari 1992, nr. 29.

Deze bijlagen behoren bij het besluit van 11 december 1991, Stb. 1992, 3, houdende een reglement voor de scheepvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen,

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, eerste lid, zijn:

1. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.1 en 1.5 van de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto;
2. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3 of 1.4 of stoffen van klasse 5.2, deze laatste voor zover de verpakking overeenkomstig de IMDG-Code moet zijn voorzien van een gevaarsetiket: ontplofbaar, indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto;
3. Stoffen van klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-Code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket: giftig, indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto.
4. Stoffen behorende tot één der gevarenklassen van de IMDG-Code, voor zover deze in bulk per tankschip worden vervoerd, ongeacht de hoeveelheid.

¹ De klassifikatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (Stcrt. 1985, 140).

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder a, zijn:

1. In het geval van stukgoed-vervoer

a. wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer dan 5000 kg bedraagt:

- brandbare gassen (F) van de klasse Id, met uitzondering van de gassen bedoeld in bijlage 3;
- 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.

¹ De klassifikatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform Bijlage 2, Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), van Bijlage II, bepalingen betreffende het vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), van het Reglement gevaarlijke stoffen (Stb. 1977, 371).

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder b, zijn:

1. In het geval van stukgoed-vervoer, wanneer het bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer bedraagt dan 1000 kg per stof dan wel 5000 kg in totaal:

a. de volgende stoffen van de klasse Id:

- 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 IVa:

- 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.

¹ De klassifikatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform Bijlage 2, Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), van Bijlage II, bepalingen betreffende het vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), van het Reglement gevaarlijke stoffen (Stb. 1977, 371).

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder c, 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.

¹ De klassifikatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform Bijlage 2, Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), van Bijlage II, bepalingen betreffende het vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), van het Reglement gevaarlijke stoffen (Stb. 1977, 371).

A. VERBODSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F ★)

- A.1 In-, uit- of doorvaren verboden
(algemeen teken)



of



of



★)

of



of



★)

* Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste borden, lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan

- A.1. a Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaar-,
weg; vaarverbod, niet geldend voor een klein
schip dat geen motorschip is



- A.2 Voorbijlopen verboden



- A.3 Voorbijlopen verboden voor samenstellen on-
derling



A.4 Ontmoeten en voorbijlopen verboden



A.5 Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren)
aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



A.5.1. Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren)
binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen
vanaf het bord



A.6 Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen
te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord
is geplaatst



A.7 Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg
waar het bord is geplaatst



A.8 Verboden te keren



A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te
veroorzaken



A.10 Verboden buiten de aangegeven begrenzing
te varen



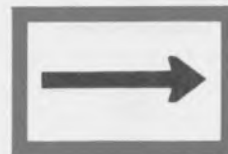
A.11	In-, uit- of doorvaren, wordt aanstonds toegestaan	
A.11.1	Doorvaren verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijkerwijs niet meer mogelijk is <i>groen flinkerlicht</i>	
A.12	Verboden voor motorschepen	
A.13	Verboden voor kleine schepen	
A.14	Verboden te waterskiën	
A.15	Verboden voor zeilschepen	
A.16	Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen	
A.17	Verboden voor zeilplanken	

B. GEBODSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F

- B.1 a Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl



- B.1 b idem



- B.2 a Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven



- B.2 b Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven



- B.3 a Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden



- B.3 b Verplichting de stuurboordszijde van het vaarwater te houden



B.4 a Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord



B.4 b Verplichting het vaarwater over te steken naar stuurboord



B.5 Verplichting vóór het bord stil te houden bij bruggen en sluizen



B.6 Verplichting de vaarsnelheid te beperken, zoals is aangegeven (in km/u)



B.7 Verplichting een geluidssignaal te geven



B.8 Verplichting bijzonder op te letten



B.9 a Verplichting niet het hoofdvaarwater op te varen of over te steken, indien daardoor schepen op het hoofdvaarwater zouden worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen



B.9 b idem



B.10 Verplichting zonodig koers en snelheid te wijzigen ten behoeve van uitvarende schepen
synchroon brandende flinkerlichten



B.11 Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften, dan wel zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal



C. BEPERKINGSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F

- C.1 Bepaalde waterdiepte; eventueel de beschikbare diepte aangegeven in centimeters



- C.2 Bepaalde doorvaarthoogte; eventueel de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters*



- C.3 Bepaalde doorvaarthoogte; eventueel de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters*



- C.4 Vaartbependingen; vraag nadere inlichtingen



- C.5 Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de oever; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord



* De maat waarmee de hoogte is verminderd kan worden vermeld op een onderbord (Zie voorbeeld bij F.3)

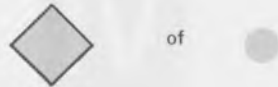
D. AANBEVELINGSTEKEN

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F

- D.1 Aanbevolen doorvaartopening (vaste bruggen);*
doorvaart toegestaan (gesloten beweegbare bruggen)

- a doorvaart uit de tegengestelde richting toegestaan



- b doorvaart uit de tegengestelde richting verboden



- D.2 Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen



- D.3 Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door:
a de pijl



- b idem



- c het isofase licht



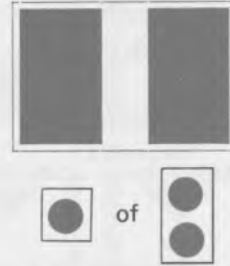
* Bij een vaste brug met slechts één doorvaartopening kan een geel licht boven die doorvaartopening zijn aangebracht als oriënteringslicht.

E. AANWIJZINGSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F

- E.1 In-, uit- of doorvaren toegestaan
(algemeen teken)



- E.2 Hoogspanningslijn



- E.3 Niet overgenomen

- E.4 Niet-vrijvarende veerpont



- E.4.1 Vrijvarende veerpont



- E.5 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.1 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord



- E.5.2 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) op het gedeelte van de vaarweg, gelegen tussen de aangegeven afstanden, in meters gerekend vanaf het bord

30-60

- E.5.3 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langsijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.4 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor duwvaart die geen blauwe kegels of lichten behoeft te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.5 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor duwvaart die één blauwe kegel of één blauw licht moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.6 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor duwvaart die twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.7 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor duwvaart die drie blauwe kegels of drie blauwe lichten moet voeren aan de zijde van de vaarweg, waar het bord is geplaatst



- E.5.8 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die geen blauwe kegels of lichten behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



- E.5.9 Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die één blauwe kegel of één blauw licht moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst



E.5.10	Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.5.11	Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die drie blauwe kegels of drie blauwe lichten moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.5.12	Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die geen blauwe kegels of lichten behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.5.13	Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die één blauwe kegel of één blauw licht moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.5.14	Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.5.15	Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die drie blauwe kegels of drie blauwe lichten moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.6	Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.7	Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst	
E.7.1	Toestemming te meren voor het onmiddellijk van of aan boord zetten van een auto	

E.8

Plaats om te keren



E.9

a Het gevolgde vaarwater geldt als
hoofdvaarwater ten opzichte van het
vaarwater dat daarin uitmondt



b idem



c idem



d idem



e idem



f idem



g idem



h idem



i idem



E.10 a Het gevolgde vaarwater geldt als
nevenvaarwater ten opzichte van het
vaarwater waarin het uitmondt



b idem



c idem



d idem



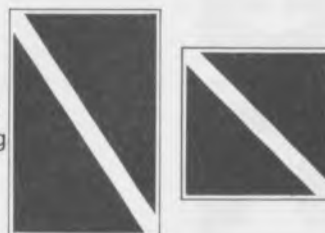
e idem



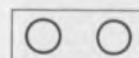
f idem



E.11 Einde van een verbod of een gebod geldend
voor één richting of einde van een beperking



E.12 Voorwaarschuwing.
a. vaste lichten: moeilijkheden vooruit,
stoppen indien de voorschriften zulks
vereisen.
b. synchroon brandende isofase lichten: u
kunt voorzichtig naderen



E.12.1 Waarschuwing voor uitvarende of
langsvarende schepen *flikkerlicht*



E.13 Drinkwater voor schepen



E.14 Telefoon



E.15 Motorschepen toegestaan



E.16 Kleine schepen toegestaan



E.17 Waterskiën toegestaan



E.18 Zeilschepen toegestaan



E.19 Door spierkracht voortbewogen schepen
toegestaan



E.20 Zeilplanken toegestaan



E.20.1 Snel varen voor kleine motorschepen
toegestaan



E.21

Marifoonkanaal voor nautische informatie,
bijvoorbeeld: kanaal 18.

VHF
18

F. BIJKOMENDE TEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen voorkomen ter aanvulling of verduidelijking van de tekens, vermeld onder A t/m E

F.1

Afstandsaanduidingen:

borden boven het hoofdteken, vermeldende na welke afstand* het hoofdteken geldt.

Voorbeelden:

Maximum snelheid 7 km/u, ingaande na 800 m.



Niet-vrijvarende veerpont na 600 m.



F.2

Richtingaanduidingen:

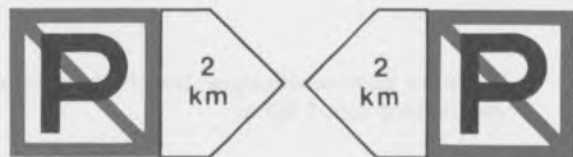
- a borden naast het hoofdteken, aangevende de richting van het vaarweggedeelte waarop het hoofdteken betrekking heeft.
Hierop kan de lengte van het betreffende traject zijn vermeld.*

Voorbeelden:

Ligplaats nemen toegestaan op het gedeelte tussen de borden



Ligplaats nemen verboden op het gedeelte tussen de borden (over 2 km)



* in meters, tenzij anders vermeld.

- b lichtpijl, aangevende de richting waarvoor het hoofdteken (één of meer lichten) geldt.

Voorbeelden:

Uitvaren haven verboden
(teken geplaatst nabij een havenuitgang)



Invaren haven enz. (nog) verboden, wordt aanstonds toegestaan
(teken geplaatst langs een vaarweg, nabij een daaraan gelegen haven of vertakking)



Invaren haven enz. toegestaan
(teken geplaatst langs een vaarweg nabij een daaraan gelegen haven of vertakking)



F.3

Aanvullende aanduidingen:

borden onder het hoofdteken, waarop een nadere verklaring of aanwijzing is vermeld.

Voorbeelden:

Versmalling in verband met brugbouw



Geef een lange stoot



Beperkte doorvaarthoogte; beschikbare hoogte verminderd met 1,80 m





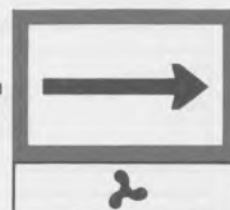
F.4

Categorie aanduidingen:

borden onder het hoofdteken, aangevende de categorie waarvoor het hoofdteken geldt.

Voorbeelden:

Verplichte vaarrichting, geldend voor motorschepen



Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen



Algemeen

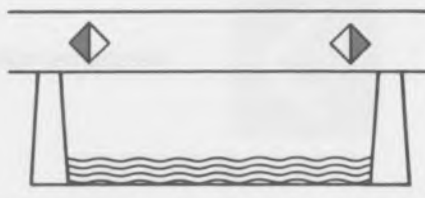
Bij de hierna onder G.1 t/m G.4 genoemde markeringen kunnen de volgende tekens worden toegepast:

A.1: hetzij rode vaste lichten		hetzij rood-wit-rode rechthoekige borden	
E.1: hetzij groene vaste lichten		hetzij groen-wit-groene rechthoekige borden	
D.1: hetzij gele vaste lichten		hetzij gele ruitvormige borden	
groene flinkerlichten			

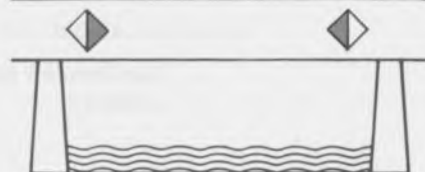
G.1 Vaste bruggen en vaste delen van bruggen*

a Begrenzing vaargeulbreedte

verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen (A.10)

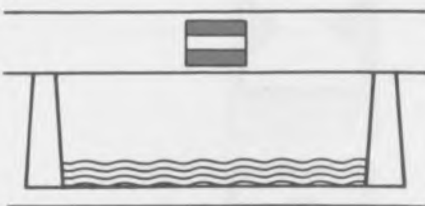


aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen (D.2)

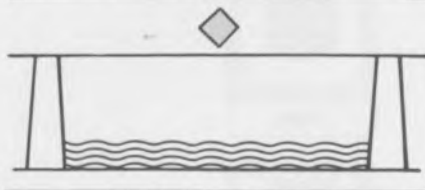


b Verboden of aanbevolen doorvaartopening

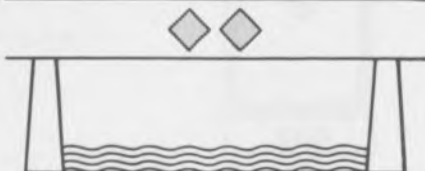
verboden doorvaartopening



aanbevolen doorvaartopening,** tegenliggende vaart mogelijk



aanbevolen doorvaartopening, voor tegenliggende vaart verboden



* Niet gemarkeerde brugopeningen kunnen op eigen risico worden gebruikt.

** Bij een vaste brug met slechts één doorvaartopening kan een geel licht boven die doorvaartopening zijn aangebracht als oriënteringslicht

Opmerking:

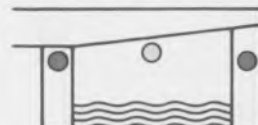
Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening (als regel stuurboordszijde) zijn geplaatst.

a *Bruggen in bedrijf*

doorvaart verboden



doorvaart gesloten brug toegestaan,
tegenliggende vaart mogelijk



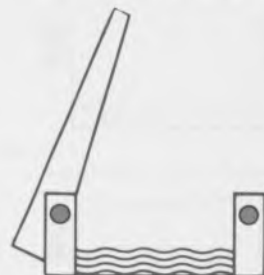
doorvaart gesloten brug toegestaan
voor tegenliggende vaart verboden



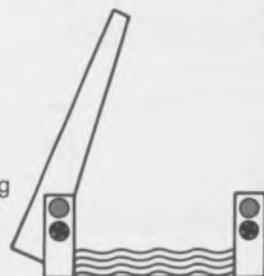
doorvaart verboden, wordt
aanstonds toegestaan



doorvaart toegestaan



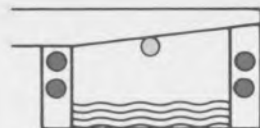
doorvaart verboden, tenzij de doorvaartopening
zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijker-
wijs niet meer mogelijk is

**b** *Bruggen buiten bedrijf*

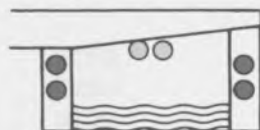
doorvaart verboden



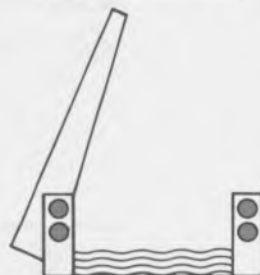
doorvaart gesloten brug toegestaan,
tegenliggende vaart mogelijk



doorvaart gesloten brug toegestaan,
voor tegenliggende vaart verboden



doorvaart toegestaan,
brug is onbewaakt



G.3 niet overgenomen

Opmerking:

Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de invaart (als regel stuurboordszijde) zijn geplaatst

4.1

Algemeena *Sluis in bedrijf*

invaart of uitvaart verboden



invaart verboden, wordt aanstonds toegestaan



invaart of uitvaart toegestaan

b *Sluis buiten bedrijf*

invaart verboden



doorvaart toegestaan, sluis aan beide zijden openstaand



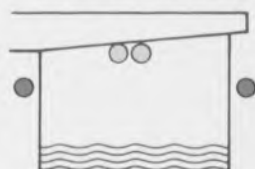
4.2.

Sluis met beweegbare brug (indien brug niet van aparte seingeving is voorzien)

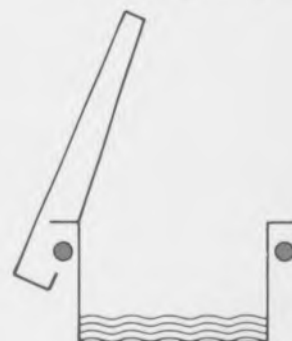
invaart sluis verboden, wordt aanstonds toegestaan



invaart of uitvaart sluis en doorvaart gesloten brug toegestaan



invaart of uitvaart sluis en doorvaart gesloten brug toegestaan



De beschikbare doorvaarthoogte van bruggen of andere overspanningen kan zijn aangegeven door middel van hoogteschalen of hoogteborden.

5.1

Hoogteschaal

Deze is geplaatst aan de stuurboordzijde of aan beide zijden van de doorvaartopening van een kunstwerk.

Een hoogteschaal is verdeeld in blokken van 1 meter; afhankelijk van de plaatselijke situatie kan eveneens een onderverdeling in halve meters en decimeters zijn toegepast.

a *Voorhoogteschaal*

Deze is op dezelfde wijze uitgevoerd als de hoogteschaal, doch als voorwaarschuwing op enige afstand voor een kunstwerk geplaatst. De naam of aanduiding van dat kunstwerk is meestal boven de voorhoogteschaal vermeld.

b *Referentietekens*

Deze tekens geven de plaats van de overspanning aan waarop de aanwijzing van de hoogteschaal betrekking heeft;



of

wanneer reeds een beperking van de vaargeulbreedte is aangegeven d.m.v. het teken A.10



of

het teken D.2



dan dienen deze als referentietekens.

Indien geen referentietekens zijn aangebracht dan heeft de aanwijzing van de hoogteschaal betrekking op het laagste punt van de overspanning binnen het normaal bruikbare breedteprofiel.

Indien op een bepaald punt van een overspanning meer of minder hoogte beschikbaar is dan de hoogteschaal aanwijst, dan kan dit zijn aangegeven met een teken waarin de betreffende over- of ondermaat in meters is vermeld.

+ 0,40



- 0,25



5.2

Hoogtebord

Bij sommige vaarwegen wordt de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven op een hoogtebord, dat is aangebracht aan de overspanning.



H. OVERIGE AANDUIDINGEN

H.1 Kilometrerering

- a Kilometeraanduiding



- b Hectometeraanduiding



H.2 Bewegwijzering

2.1

Aanduiding hoofddoelen

Hierop kunnen zowel plaatsnamen als vaarwegnamen zijn vermeld.

- a Vooraanduiding
(vóór een vertakking)



- b Beslissingsaanduiding
(ter plaatse van een
vertakking)

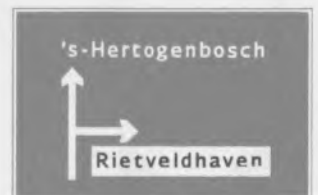


2.2

Aanduiding specifieke doelen

Deze verwijzen naar havens, losplaatsen, jachthavens, e.d.

- a Vooraanduiding
(vóór een vertakking)



- b Beslissingsaanduiding
(ter plaatse van een vertakking)



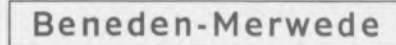
2.3

Aanduiding omleidingen



2.4

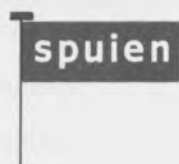
Naamgeving vaarwater of object (haven, brug, sluis, e.d.)



a Er wordt gespuid



en/of



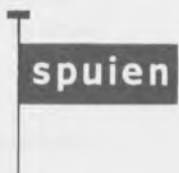
b Er wordt ingelaten



en/of

c Er zal weldra worden gespuid/
ingelaten

en/of



of

**Opmerkingen:**

1. Des daags kunnen hetzij de dagtekens, hetzij de lichten, hetzij beide worden gebruikt.
2. De vlaggen en wimpels kunnen worden vervangen door borden van dezelfde vorm.

1. ALGEMEEN

1.1

Principes van het systeem

De hierna weergegeven markering van het vaarwater is gebaseerd op het uniforme Europese systeem (SIGNI), waarin een aantal elementen van het Maritieme Betonningsstelsel A (IALA) is overgenomen. Deze beide stelsels sluiten derhalve op elkaar aan, evenwel met uitzondering van de scheidingsmarkeringen (2.1.3). Hiervoor is het van ouds bekende principe van de – ook in SIGNI gehandhaafde – bolvorm aangehouden.

1.2

De begrippen rechts en links

In verband met de nagestreefde uniformiteit van alle Europese binnenvaartreglementen is de plaats van de markeringen vermeld ten opzichte van de rechter, respectievelijk de linker oever of zijde van de vaarweg of het vaarwater. Hieronder wordt verstaan de oever of zijde gelegen rechts, respectievelijk links van een waarnemer die kijkt in de hierna aangegeven richting:

- a op kanalen: in het algemeen eveneens «van boven naar beneden» gerekend d.w.z. in de richting van een lager gelegen pand;
- b op zijvaarten en -geulen: in de richting van de hoofdvaarweg, respectievelijk de hoofdgeul;

In gevallen die niet zonder meer duidelijk zijn wordt door de vaarwegbeheerder vastgesteld wat onder rechts en links wordt verstaan.

Opmerking

Hoewel de hiervoor vermelde richtingen tegengesteld zijn aan het in maritieme publicaties gehanteerde begrip «betonningsrichting» met de daaraan gekoppelde bakboords- en stuurboordszijde van een schip, maakt dit geen verschil uit in de positie van de stompe en de spitse markeringen.

1.3

Markeringsvoorwerpen

De betekenis van de markering is afhankelijk van één of meer van de volgende kenmerken:

des daags: vorm, topteken en kleur,

des nachts: kleur en karakter van het licht.

De toegepaste betonningsvoorwerpen (licht)boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken en steekbaken geven tevens een indicatie over de belangrijkheid van een vaarwater, m.a.w. de betonningsvoorwerpen zijn groter naarmate het vaarwater belangrijker is.

De hoofdvormen van de laterale markeringen en van de daarbij behorende toptekens zijn stomp (rechter zijde), spits (linker zijde) en bolvormig (splitsingen); alleen de bijzondere markering kan een bijzonder topteken hebben.

Lateraal gebruikte sparboeien zijn in Nederland eveneens stomp en spits van vorm.

Indien een betonningsvoorwerp niet de vereiste stompe, spitse of bolvorm heeft dan wordt die vorm aangegeven door het bijbehorende topteken (cilinder, kegel, bol).

Drijf- en kopbakens zijn altijd van een topteken voorzien, tonnen en sparboeien alleen wanneer zulks ter onderscheiding nodig wordt geacht (b.v. in een bocht, ter onderbreking van een rij eenvormige tonnen, aan het begin of het einde van een vaarwater).

Bij steekbakens wordt de stompe vorm gesuggereerd door de losse takken, de spitse door de bijeen gebonden takken, Een splitsing wordt hierbij meestal aangegeven door twee of drie steekbakens bij elkaar.

Voor de laterale betonning en de oevermarkering zijn de hoofdkleuren rood aan de rechter zijde, groen aan de linker zijde en een combinatie van beide bij splitsingen.

Geel is kenmerkend voor de bijzondere markering.

Markeringsvoorwerpen kunnen zijn voorzien van retroreflecterend materiaal, waarvan de kleur overeenkomt met die van de betreffende markering.

De kleuren worden internationaal aangeduid met de Engelse afkortingen R (red), G (Green), W (white), Y (yellow) en B (black).

De betekenis der lichten blijkt uit de kleur en het karakter. Bij de laterale en de oevermarkering komt de kleur overeen met die van het markeringsvoorwerp: rood aan de rechter zijde en groen aan de linker zijde; het karakter is «rustig». Een splitsing van hoofd- en nevenvaarwater toont eveneens rood of groen licht (voor het hoofdvaarwater), van vaarwaters van gelijk belang wit; het karakter is in beide gevallen snel.

Bij de bijzondere markering is het licht evenals de betonning geel, het karakter is altijd schitter of groepschitter.

Lichten worden in grote lijnen onderscheiden in vaste lichten en periodelichten.

Een *vast licht* toont een ononderbroken schijnsel van gelijkmatige sterkte. Vaste lichten worden, behalve als navigatieverlichting, in beginsel gebruikt als verkeerstekens (zie bijlage 7).

Bij een *periodelicht* wordt het schijnsel regelmatig afgewisseld met één of meer verduisteringen. Periodelichten dienen in principe voor de markering van het vaarwater.

Onder de *periode* van een licht wordt verstaan de tijdsduur waarin éénmaal alle fasen van het licht worden doorlopen, derhalve de totale duur van schijnsel(s) en verduistering(en). De periode wordt aangegeven in seconden en afgekort als s.

Het *karakter* geeft een nadere specificatie van een licht; het wordt volgens internationale afspraken aangeduid met de Engelse afkorting.

De karakters zijn gebaseerd op de volgende hoofddeling;

karakter/omschrijving	int. benaming	int. afk.
<i>snelflikkerlicht</i> : ononderbroken flikkeringen, 100 á 120 per minuut	very quick flash	VQ
<i>flikkerlicht</i> : als boven, 50 á 60 per minuut	quick flash	Q
<i>groep(snel)flikkerlicht</i> : een groep van 3, 6 of 9 (snelle) flikkeringen	group (very) quick flash	VQ (3) Q (6) enz.
<i>schitterlicht</i> : schijnsel is korter dan verduistering	flash	FI
<i>lang schitterlicht</i> : als boven, met schittering van ten minste 2 sec.	long flash	LFI
<i>groep schitterlicht</i> : een groep van 2, 3, 4 of 5 schitteringen	group flash	FI(2) FI (4) enz.
<i>isofaselicht</i> : schijnsel is even lang als verduistering	isophase	Iso
<i>onderbroken licht</i> : schijnsel is langer dan verduistering	occulting	Oc
<i>vast licht</i> : ononderbroken schijnsel	fixed	F

In Nederland worden voornamelijk de volgende karakters toegepast, waarbij in het algemeen geldt: hoe sneller het karakter, hoe gevaarlijker het te markeren punt.

[illegible]

* bij uitzondering, op markante punten

1.3.4 Kentekens

Indien een markering is voorzien van een nummering dan loopt deze «van beneden naar boven», dus tegengesteld aan de onder 1.2 genoemde richtingen, op.

2. LATERALE MARKERING

Deze markering geeft de zijdelingse begrenzing van het vaarwater aan, dan wel de koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, enz.

2.1 Hoofdmarkering

2.1.1 Rechterzijde

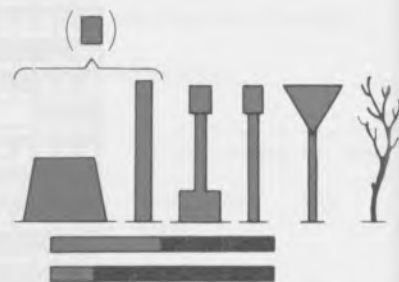
vorm: stompe boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken, walbaken (driehoekig teken met de punt naar beneden gericht) of los steekbaken

kleur: rood

topteken¹: rode cilinder

licht¹: rood isofaselicht of lang schitterlicht

kenteken²: de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering; voor oevermarkering een opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



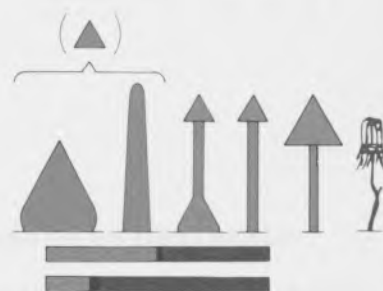
b.v. HD 4, HD 6 of 1, 2, 4, etc.

¹ – indien aanwezig

² – m.u.v. kop-, steek- en walbakens

2.1.2 Linkerzijde

- vorm: spitse boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken, walbaken (driehoekig teken met de punt naar boven gericht) of bijeengebonden steekbaken
- kleur: groen
- topteken¹: groene kegel met de top naar boven gericht
- licht¹: groen isofaselicht of lang schitterlicht
- kenteken²: de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering; voor oevermarkering een opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



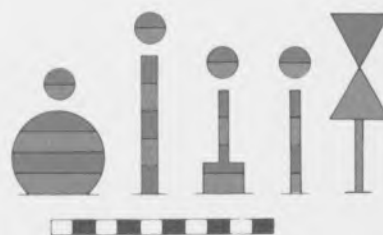
b.v. V 3, V 5 of 3, 5, 6, etc.

2.1.3 Splitsingen en kruisingen³

Deze markering is aangebracht op de scheiding of samenkomst van vaarwaters. De drijvende markering is altijd voorzien van een topteken ter onderscheiding van de markering veilig vaarwater (6.3).

a. Vaarwaters van gelijk belang

- vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of walbaken (driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht boven een driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht)
- kleur: rood-groen horizontaal gestreept
- topteken: rood-groene bol
- licht¹: wit snel isofaselicht (2s)
- kenteken²: de beginletter(s) van elk vaarwater in alfabetische volgorde met het volgnummer in de markeringsrij; voor oevermarkering een nummering aansluitend aan die van de rechter- of de linkerzijde.



A - NM

b.v.

2 1

b.v. 7

¹ - indien aanwezig

² - m.u.v. kop-, steek- en walbakens

³ - in de Waddenzee wordt de markering toegepast volgens het Maritieme Betonningsstelsel A (IALA).

b. Hoofdvaarwater links*

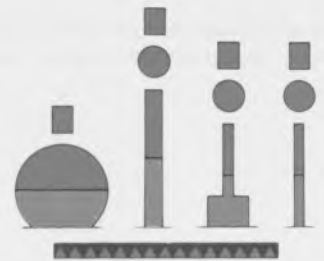
vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of walbaken

kleur: rood boven en groen onder

topteken: rode cilinder, op sparboei, drijf- en kopbaken tevens rode bol

licht¹: rood flikkerlicht

kenteken²: de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd.



b.v. HV KG
12 9

c. Hoofdvaarwater rechts*

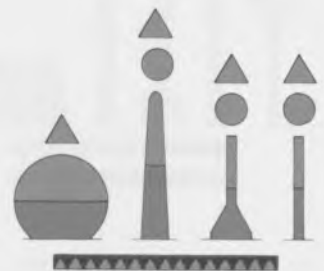
vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of walbaken

kleur: groen boven en rood onder

topteken: groene kegel met de top naar boven gericht, op sparboei, drijf- en kopbaken tevens groene bol

licht¹: groen flikkerlicht

kenteken²: de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd.



b.v. VG – HV
1 14

2.2 Aanvullende markering

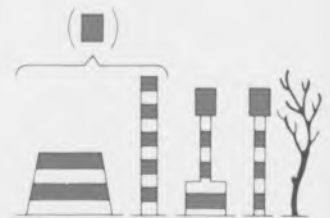
Op brede vaarwaters kan naast de hoofdbetonning gebruik worden gemaakt van de hierna genoemde aanvullende markering. Deze geeft dan de begrenzing aan van eveneens bruikbaar vaarwater buiten de hoofdbetonning.

2.2.1 Rechterzijde

vorm: stomp, in principe een ander betonningsvoorwerp dan gebruikt voor de hoofdbetonning

kleur: rood-wit horizontaal gestreept

topteken¹: rode cilinder.



¹ – indien aanwezig

² – m.u.v. kop-, steek- en walbakens

³ – «van boven naar beneden» gerekend.

2.2.2 Linkerzijde

- vorm: spits, in principe een ander betonningsvoorwerp dan gebruikt voor de hoofdbetonning
- kleur: groen-wit horizontaal gestreept
- topteken¹: groene kegel met de top naar boven gericht.



¹ – indien aanwezig.

2.2.3 Splitsingen en kruisingen

Zie hiervoor onderdeel 2.1.3.

3. MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS

In of nabij het vaarwater kan ter markering van gevaarlijke punten en obstakels de laterale markering als bedoeld in onderdeel 2. worden toegepast.

4. BIJZONDERE MARKERING

Deze markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties. Deze betoning wordt bijvoorbeeld toegepast ter markering van verboden gebieden, bagger-, stort- en ankerplaatsen, oefen- en visserij gebieden, voor het afbakenen van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten, waterskiërs, zeilplanken, wedstrijden, e.d. en voor het aangeven van posities met een speciaal doel zoals kabels, instrumenten, etc.

Opmerking

De bijzondere betoning moet door de *doorgaande* scheepvaart, d.w.z. schepen die niet een aldus gemarkeerd gebied als bestemming hebben, aan dezelfde zijde worden gehouden als de «gewone» betoning.

		(X) (=)
vorm:	stompe, spitse of bolvormige boei, ton, sparboei, drijf- of kopbaken.	
kleur:	geel	
		(X)(=)
topteken*:	geel liggend kruis of, alleen in geval van een verboden gebied het verbodsteken A.1 (bijlage 5) in de vorm van een cilinder	
licht*:	geel schitterlicht of groepschitterlicht, uitgezonderd het groepschitterlicht bestaande uit 2 schitteringen	
kenteken*:	de aanduiding – of een afkorting daarvan – van het doel waarvoor de markering is gelegd, of een pictogram (teken van bijlage 5 onder A en E) dat de betekenis van het gebied aangeeft.	b.v. Gas
		b.v.

* Indien aanwezig

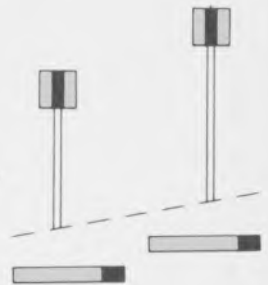
5. MARKERING LOOP VAN HET WATER

5.1, 5.2.1 en 5.2.2: niet overgenomen

5.2.3

Geleidelijnen

Ter markering van een overgang over langere afstand kan op dezelfde oever een stel van de onder 5.2.1 of 5.2.2 genoemde tekens zijn geplaatst, waarvan het achterste teken hoger is dan het voorste. Deze tekens in één (verticaal boven elkaar) gezien geven de as van de overgang aan.



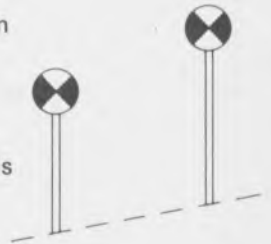
Opmerking

De hiervoor genoemde lichten kunnen in plaats van de dagmerken voorkomen.

5.3

Lichtenlijnen (geleidelichten)

Volgens hetzelfde principe als onder 5.2.3 genoemd geven geleidelichten, in één gezien, de as van een aanlooproute vanuit zee of een meer, dan wel het diepste gedeelte van een vaargeul aan. Lichtenlijnen worden toegepast in gevallen waar andere vaarwatermarkering onvoldoende leiding geeft of ontbreekt. De lichten zijn doorgaans synchroon brandende periodelichten van dezelfde kleur; het hoge licht kan evenwel een vast licht zijn. De kleur is meestal wit; ter betere onderscheiding (achtergrondverlichting, meerdere lichtenlijnen naast elkaar) kunnen ook andere kleuren worden toegepast.



5.4

Sectorlichten

Deze dienen eveneens als geleidelichten. Bij een sectorlicht is de lichtbundel verdeeld in één of meer witte en rode en/of groene sectoren. In het algemeen geeft een witte sector de ligging van het vaarwater aan ten opzichte van ondiepten en/of oevers, die gedekt worden door de naastliggende groene of rode sectoren. Aangezien de aldus gemarkeerde gevaren meestal op verschillende afstanden van het licht zijn gelegen, is plaatselijke bekendheid of het raadplegen van een kaart onontbeerlijk voor de juiste interpretatie van dergelijke lichten.



6. NIET OVERGENOMEN

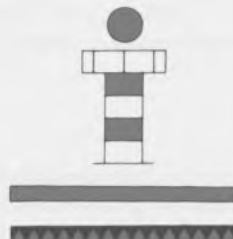
7. MARKERING INGANG VAN HAVENS EN AFTAKKINGEN

De ingangen van havens, zijvaarten, aftakkingen, e.d. kunnen als volgt zijn gemarkeerd (invarend gezien):

7.1 Indien voorzien van lichten

7.1.1 Bakboordszijde

dagmerk: rood-wit horizontaal gestreepte
(cilindervormige) lichtopstand
licht: rood vast licht¹ of
rood flikkerlicht



7.1.2 Stuurboordszijde

dagmerk: groen-wit horizontaal gestreepte
(kegelvormige) lichtopstand
licht: groen vast licht¹ of
groen flikkerlicht



7.2 Indien niet voorzien van lichten

7.2.1 Bakboordszijde

dagmerk: rood-wit horizontaal gestreepte paal
met rood cilindervormig topteken



7.2.2 Stuurboordszijde

dagmerk: groen-wit horizontaal gestreepte
paal met groen kegel-vormig
topteken



¹ In deze gevallen wordt ter betere onderscheiding van andere vaarwegmarkeringen afgeweken van het onder 1.3.3 beschreven beginsel.

INHOUD

Onderwerp	Biz.
Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen	1
Artikel 1 Toepassingsgebied	1
Artikel 2 Begripsomschrijvingen	2
Artikel 3 Verantwoordelijkheid	4
Hoofdstuk 2 Voorschriften betreffende de vaart	5
Afdeling 1 Gedrag van de schepen bij elk soort zicht	5
Artikel 4 Toepassing	5
Artikel 5 Uitkijk	5
Artikel 6 Veilige vaart	5
Artikel 7 Gevaar voor aanvaring	6
Artikel 8 Maatregelen ter vermindering van aanvaring	7
Artikel 9 Gedrag in en buiten het kanaal	7
Artikel 10 Keren	8
Afdeling 2 Gedrag van de schepen in zicht van elkaar	9
Artikel 11 Toepassing	9
Artikel 12 Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren	9
Artikel 13 Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen	9
Artikel 14 Recht tegen elkaar in sturen	10
Artikel 15 Koers kruisen	10
Artikel 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken	10
Artikel 17 Maatregelen van het schip dat koers moet houden	10
Artikel 18 Voorrangsregels	11
Afdeling 3 Gedrag van de schepen bij beperkt zicht	12
Artikel 19 Gedrag bij beperkt zicht	12
Hoofdstuk 3 Lichten en dagmerken	13
Artikel 20 Toepassing	13
Artikel 21 Begripsomschrijvingen	13
Artikel 22 Zichtbaarheid van de lichten	14
Artikel 23 Werktuiglijk voortbewogen schepen	14
Artikel 24 Slepen en assisteren	15
Artikel 25 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	16
Artikel 26 Lichten voor duwstellen	17
Artikel 27 Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvreerbare schepen en bijzondere transporten	17
Artikel 28 Bovenmaatse zeeschepen	18
Artikel 29 Lichten en dagmerken voor kleine schepen	18
Artikel 30 Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart	19
Artikel 31 Bijzondere lichten en dagmerken	20
Hoofdstuk 4 Geluids- en lichtseinen	21
Artikel 32 Begripsomschrijvingen	21
Artikel 33 Middelen voor geluidsseinen	21
Artikel 34 Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen	21
Artikel 35 Geluidsseinen bij beperkt zicht	22
Artikel 36 Aandachts- en waarschuwingsseinen	23
Artikel 37 Noodseinen	23
Hoofdstuk 5 Diverse bepalingen	23
Artikel 38 Toegelaten afmetingen en diepgang	23
Artikel 39 Doorvaren van sluizen	24
Artikel 40 Bijzondere transporten	25

Artikel 41	Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen	25
Artikel 42	Verplichting tot wacht houden	26
Artikel 43	Meldingsplicht	26
Artikel 44	Buitenboord steken van voorwerpen	27
Artikel 45	Vrijmaken van het vaarwater	27
Artikel 46	Laden en lossen	27
Artikel 47	Werkzaamheden op of aan schepen	27
Artikel 48	Diverse activiteiten	27
Artikel 49	Bijzondere gebeurtenissen	27
Artikel 50	Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen	28
Artikel 51	Verkeerstekens	28
Artikel 52	Te beschermen belangen	28
Artikel 53	Aanwijzingen en bekendmakingen	29
Hoofdstuk 6	Slotbepalingen	29
Artikel 54	Verplichting tot aan boord hebben van een reglement	29
Artikel 55	Strafbare feiten	29
Artikel 56	Intrekking Vaarreglement en Bijzonder reglement van politie	29
Artikel 57	Wijziging Bijzonder reglement kleine vaartuigen	29
Artikel 58	Inwerkingtreding	30
Artikel 59	Citeertitel	30
Bijlagen		
Bijlage 1	Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen	32
Bijlage 2	Vervoer van licht-ontvlambare stoffen door binnenschepen	33
Bijlage 3	Vervoer van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen door binnenschepen	34
Bijlage 4	Vervoer van ontplofbare stoffen door binnenschepen	35
Bijlage 5	Verkeerstekens	36
Bijlage 6	Markering	62

Reglement voor de scheepvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen)

Nota van toelichting

Inhoudsopgave

Blz.

1.	Inleiding	74
2.	Juridische situatie op het kanaal	74
3.	Totstandkoming van het Reglement	75
4.	Consultatie belanghebbenden	76
5.	Deregulering	76
6.	Artikelsgewijze toelichting	76

1. Inleiding

Het hierbij aangeboden Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen is het resultaat van het gezamenlijk Nederlands-Belgisch overleg over de herziening van de reglementering voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, verder te noemen: het kanaal, hetgeen heeft geleid tot een tekst die voor beide landen aanvaardbaar was.

Ten tijde van de aanvang van de besprekingen over het kanaal naderde het Scheepvaartreglement voor de Westerschelde (Stb. 1981, 620), verder te noemen: SRW 1981, zijn voltooiing.

Zowel aan Belgische als aan Nederlandse zijde was men van mening dat nu de tijd was gekomen om ook de inmiddels sterk verouderde reglementering voor het op de Westerschelde aansluitende kanaal te herzien.

Het belangrijkste uitgangspunt van het overleg was te komen tot een uniforme regeling voor het gehele traject van Gent naar Terneuzen van welk principe slechts zou worden afgeweken indien plaatselijke omstandigheden of formeel juridische gronden daartoe – soms vanzelfsprekend – zouden noodzaken. Voor de vaart over de Westerschelde naar Antwerpen is een soortgelijk uitgangspunt gehanteerd. In het voorliggende reglement verschillen de Nederlandse en de Belgische tekst onder meer op de volgende punten:

Uiteraard zijn de aanhef en artikel 1, betreffende het toepassingsgebied verschillend. Voorts gebruikt de Nederlandse versie het begrip «schip», terwijl de Belgische tekst spreekt van «vaartuig», overigens in dezelfde betekenis.

Verder kent de Belgische tekst niet het algemene begrip «bevoegde autoriteit» doch geeft telkens aan wat daaronder in de betreffende bepaling dient te worden verstaan.

Het Belgische reglement is voorts beperkter ten aanzien van de belangen die het reglement beoogt te beschermen. In Nederland wordt de strekking van het reglement bepaald door de belangen, genoemd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352). Tenslotte verschillen de slotartikelen vanaf artikel 51.

2. Juridische situatie op het kanaal

De juridische situatie op het Nederlandse gedeelte van het kanaal, voor zover het regelingen met betrekking tot het scheepvaartverkeer betreft, was tot voor kort gecompliceerd vanwege het van kracht zijn van diverse regelingen.

In de eerste plaats was van kracht de Wet van 15 april 1891 (Stb. 91), houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan (de Binnenaanvaringswet). Deze wet, die met de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet op 1 september 1988 is ingetrokken, vormde de grondslag voor onder meer het Vaarreglement (Stb. 1965, 133). Het Vaarreglement, dat ingevolge artikel 43 van de Scheepvaartverkeerswet geacht wordt op die wet gebaseerd te zijn, was na de inwerkingtreding van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) (verder te noemen: het BPR) nog slechts van toepassing op het Nederlands gedeelte van het kanaal.

Verder is de – bij de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet gewijzigde – Wet van 28 februari 1891 (Stb. 69), tot vaststelling van bepalingen betreffende 's Rijks waterstaatswerken thans nog steeds van

toepassing. De bepalingen van het op deze wet gebaseerde Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (Stb. 1919, 765) (verder te noemen: ARP) die betrekking hebben op het deelnemen aan het scheepvaartverkeer, worden ingevolge artikel 49 van de Scheepvaartverkeerswet thans geacht te zijn gesteld krachtens die wet, en zijn nog van kracht op het kanaal. In het kader van de momenteel lopende herziening van het BPR en de eveneens lopende totale herziening van de zogenaamde klassieke waterstaatswetgeving, is binnen afzienbare tijd de intrekking van het ARP te verwachten.

Ook op de Wet van 28 februari 1891 gebaseerd, maar bij het onderhavige besluit ingetrokken, was het Bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsche gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen (Stb. 1912, 16).

Het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329) was ook van toepassing op het kanaal, doch ook dit reglement wordt door het onderhavige besluit gewijzigd.

Met de inwerkingtreding van het onderhavige besluit wordt het Vaarreglement, en daarmee de daarop gebaseerde regelingen, ingetrokken. Zie ook hierna het hoofdstuk over deregulering.

Tenslotte dienen vermeld te worden de Wet van 8 april 1971, houdende een gemeenschappelijke regeling tot oprichting van het Havenschap Terneuzen (Stb. 252) en het daarop gegronde Havenreglement Havenschap Terneuzen 1990. Deze regelingen zijn van toepassing op het zogenaamde Havenschapsgebied, waarvan de wateren genoemd in artikel 1, eerste lid onder c, deel uitmaken.

3. Totstandkoming van het reglement

Bij het streven om tot een zo uniform mogelijke regeling voor het gehele kanaal te komen zijn – naast de geschetste juridische situatie – de volgende zaken van belang geweest:

Aan Nederlandse zijde werd sterk gehecht aan een reglement dat niet beperkt zou zijn tot voorschriften ten behoeve van een vlotte en veilige scheepvaart, maar ook bepalingen zou bevatten ter bescherming van de infrastructuur.

Dit betekende dat in het reglement zowel «gedragsregels» (regels die het vaargedrag van schepen onderling regelen) als «beheersregels» (overige regels, onder meer ter bescherming van de werken) dienden te worden opgenomen. Nederland zocht derhalve aansluiting bij het BPR, het ARP en het Bijzonder reglement van politie van 1912.

Daarbij is tijdens het overleg de reeds eerder genoemde Scheepvaartverkeerswet in Nederland in werking getreden. Deze wet biedt een geheel nieuw kader voor de ordening van het scheepvaartverkeer, en is thans ook de – enige – grondslag voor dit reglement. Vanzelfsprekend is derhalve ook zoveel mogelijk bij deze wet aansluiting gezocht.

Aan Belgische zijde is steeds aangedrongen op een reglement dat zoveel mogelijk zou aansluiten bij het SRW 1981, waarvan de evaluatie tijdens de werkzaamheden aan het voorliggende reglement plaatsvond, en derhalve ook bij de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51), verder te noemen: de Internationale Bepalingen.

In het thans voorliggende reglement is getracht, vaak door onvermijdelijke compromissen, met deze verlangens rekening te houden, daarbij de strekking van de bestaande reglementering zoveel mogelijk volgend.

Behalve bij de reeds genoemde regelingen, is aansluiting gezocht bij een aantal internationale regelingen, zoals die op het gebied van de seinvloering bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie bijlagen 1 t/m 4) en van verkeerstekens en markering (zie bijlagen 5 en 6).

4. Consultatie belanghebbenden

Zowel in Nederland als in België is het ontwerp-reglement ter becomingtariëring voorgelegd aan belanghebbenden, zoals organisaties uit het varende bedrijfsleven en de loodsenorganisaties. Daarnaast is het ontwerp – ingevolge artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet – eveneens voorgepubliceerd in de Staatscourant (1989, 189) en aan beide Kamers der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 1988–1989, 21 289, nr. 1) voorgelegd.

Met de waardevolle opmerkingen van de belanghebbende organisaties is terdege rekening gehouden.

5. Deregulering

Het onderhavige reglement strekt tot het stellen van regels met betrekking tot het deelnemen aan het scheepvaartverkeer, waarbij de Scheepvaartverkeerswet als grondslag dient.

Door dit reglement komt op het gehele kanaal een uniforme regeling tot stand hetgeen vanuit oogpunt van gebruikersvriendelijkheid en met het oog op de deregulering is toe te juichen.

Waren tot op heden diverse regelingen van toepassing op de betreffende scheepvaartweg, zoals het Bijzonder reglement van politie van 1912 en het Vaarreglement, na de inwerkingtreding van dit reglement zullen deze beide worden ingetrokken.

Door de intrekking van het Vaarreglement komen ook de volgende, daarop gebaseerde, regelingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat te vervallen: de regeling van 26 september 1980, No. RRV 52950 (Beschikking vaartuigen met radar)(Stcrt. 209), het besluit van 18 januari 1982, no. RRV 02448, houdende aanwijzing van ambtenaren belast met de handhaving van het Vaarreglement (Stcrt. 18) en de regeling van 3 januari 1983, nr. PJ/S 20 004, over het toezicht op de veiligheid van de vaart (Stcrt. 5).

Er is dientengevolge sprake van een aanzienlijke vereenvoudiging van de regelgeving op het kanaal.

Noch voor de uitvoering noch voor de financiering van deze regeling worden nieuwe organen of bestuursinstrumenten in het leven geroepen.

Evenmin zijn gevolgen te verwachten ten aanzien van lasten voor de overheid of justitiabelen. Ditzelfde geldt voor personele gevolgen aan de zijde van de overheid (onder meer als bevoegde autoriteit) en ook voor het justitieel apparaat zijn geen consequenties te verwachten.

Dit reglement is tevens een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Scheepvaartverkeerswet, dat wordt gecoördineerd door de Stuurgroep Uitvoering Scheepvaartverkeerswet (ingesteld door de Directeuren-Generaal van de Rijkswaterstaat en van Scheepvaart en Maritieme Zaken). In dit kader wordt de gehele scheepvaartverkeersreglementering grondig herzien, hetgeen sterke deregulerende effecten zal hebben. Deze operatie zal naar verwachting nog in 1991 worden afgerond.

Het ontwerp-besluit is getoetst aan de aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur (Stcrt. 1985, 18) en ontmoet uit dereguleringsoogpunt geen bezwaren.

6. Artikelsgewijze toelichting

De structuur van het reglement is grotendeels ontleend aan het SRW 1981 en de Internationale Bepalingen. Het aantal hoofdstukken is evenwel beperkt tot zes.

Artikel 1

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van het reglement. Het artikel onderscheidt drie gebieden:

a. een gebied in beheer bij het Rijk, dat het eigenlijke, doorgaande kanaal betreft, inclusief de voorhavens en de sluizen, maar zonder de zijhavens, vertakkingen en dergelijke;

het tweede lid van artikel 1 stelt dat dit gebied verder in het reglement wordt aangeduid met «kanaal» (zie bij voorbeeld artikel 9: gedrag in en buiten het kanaal);

b. de zijkanalen die in beheer zijn bij het Rijk, doch niet behoren tot het doorgaande kanaal;

c. de zijkanalen en havens die in beheer zijn bij het Havenschap Terneuzen; ten aanzien van dit gebied heeft het Havenschap Terneuzen krachtens de Wet op het Havenschap en artikel 42, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, aanvullende verordenende bevoegdheid.

Artikel 2

Dit artikel bevat – voor zover dit noodzakelijk leek – de omschrijving van diverse in het reglement voorkomende begrippen. Het eerste lid bevat de begrippen van min of meer scheepsbouwkundige aard, het tweede lid de overige begrippen.

Artikel 2, eerste lid, onder o, en onder p

In tegenstelling tot het BPR, dat de definities van duwboot en duwstel in een andere vorm heeft opgenomen, zijn deze begripsomschrijvingen in dit reglement direct afgeleid van het Rijnvaartpolitierglement (Stb. 1983, 389) en het Vaarreglement. Zodoende wordt ook aangesloten bij de definities die het SRW 1981 en het ontwerp-SRW 1990 hanteren. Tijdens de besprekingen is niet gebleken dat deze omschrijvingen aanpassing behoeven.

Artikel 2, tweede lid, onder a

In dit onderdeel wordt bepaald wie onder de bevoegde autoriteit wordt verstaan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de bevoegde autoriteit voor de Rijkswateren, en de bevoegde autoriteit voor de wateren in beheer bij een ander openbaar lichaam.

Voor de Rijkswateren zullen in het algemeen ambtenaren van de Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken als zodanig kunnen worden aangewezen. Voor de overige wateren kan worden gedacht aan functionarissen van bijvoorbeeld het Havenschap Terneuzen.

Artikel 2, tweede lid, onder c

In dit onderdeel wordt het begrip «verkeersaanwijzing» omschreven. De omschrijving komt overeen met die in de Scheepvaartverkeerswet. Voor verdere toelichting zij verwezen naar de toelichting bij artikel 53.

Artikel 2, tweede lid, onder d

De definitie van het begrip «verkeersteken» is afkomstig van de Scheepvaartverkeerswet. Ook de voorschriften met betrekking tot verkeerstekens, zoals vastgelegd in de artikelen 5 tot en met 8 van deze wet, zijn op het toepassingsgebied van dit reglement van kracht.

De omschrijving van het begrip «assisteren» maakt duidelijk dat er in geval van «assistentie» altijd contact is tussen de sleepboot en het geassisteerde schip.

Artikel 2, tweede lid, onder h

In dit onderdeel is rekening gehouden met het feit dat niet alle binnenschepen zijn voorzien van ijkmerken.

Artikel 3

In het eerste lid is de verantwoordelijkheid van de kapitein of schipper (degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of in feite waarneemt – artikel 2, tweede lid, onder b) vastgelegd. Het merendeel van de bepalingen van het reglement is niet gericht tot een bepaalde persoon.

In die gevallen is de kapitein of schipper op grond van deze bepaling verantwoordelijk voor de naleving van het reglement en zijn zij bij overtreding strafbaar. Deze bepaling is derhalve de basis voor de handhaving van dit reglement.

Het bepaalde in het tweede en het derde lid betreft de zogenaamde goede zeemanschap: het vakmanschap van de kapitein of schipper, dat onder meer inhoudt het vooruitlopen en adequaat reageren op onvoorziene omstandigheden, door tijdig maatregelen te treffen, maar ook zo nodig afwijken van de voorschriften van dit reglement als het opvolgen van die voorschriften juist zou leiden tot vergroting van het gevaar.

In het vijfde lid is de verplichting neergelegd voor de kapitein of schipper verkeerstekens en in plaats daarvan tredende voorschriften na te leven. Zie ook de toelichting bij artikel 51.

De in de in het zesde lid neergelegde verplichting tot medewerking aan de bevoegde autoriteit is afgeleid van het BPR, artikel 1.20.

Het zevende lid bevat voorschriften omtrent de aanwijzing van de schipper voor samenstellen die uit binnenschepen bestaan. Door deze bepalingen is het nu altijd mogelijk te bepalen wie de schipper is van een samenstel. Voor zeeschepen is een dergelijke bepaling niet noodzakelijk.

Het achtste lid bevat een regeling die, ingeval van stilliggende schepen, voorziet in de naleving van bepaalde artikelen bij afwezigheid van de kapitein of schipper.

Hiertoe wordt onder a de eigenaar of gebruiker van het schip verantwoordelijk gesteld voor het aanstellen van een wachtsman, toezichthouder of persoon die luisterwacht houdt. Onder b worden vervolgens deze personen verantwoordelijk gesteld voor de naleving van nautische voorschriften, met het oog op de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Het toevoegen van dit achtste lid is noodzakelijk gebleken omdat de laatste jaren de beheerders van scheepvaartwegen regelmatig worden geconfronteerd met schepen die onbeheerd, vaak ook niet voorzien van de vereiste dagtekens en lichten, worden neergelegd. Met name het onverlicht laten liggen van duwbakken brengt de veiligheid van het scheepvaartverkeer op sommige wateren in gevaar. Doordat het voor de beheerder en het Openbaar Ministerie vaak moeilijk, zo niet onmogelijk is om de schipper te achterhalen die het betreffende schip het laatst heeft gevoerd, is een leemte in de handhaving van de bepalingen ter zake ontstaan. Sinds de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet is het op grond van artikel 4, tweede lid, onder c, van die wet, mogelijk bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot

verplichtingen van andere personen dan verkeersdeelnemers of andere personen aan boord van schepen, met betrekking tot het deelnemen aan het scheepvaartverkeer.

Door het opnemen van dit lid is de ontstane leemte opgevuld, en kunnen ook anderen dan de kapitein of schipper – bij afwezigheid van de kapitein of schipper – verantwoordelijk worden gesteld voor de naleving van de betreffende artikelen.

Het tweede hoofdstuk bevat bepalingen betreffende de vaart. Het vertoont, evenals de hoofdstukken 3 en 4, veel gelijkenis met de corresponderende hoofdstukken van het SRW 1981 en het ontwerp-SRW 1990. Slechts daar waar dit voor specifieke «kanaalsituaties» noodzakelijk is, is van de overeenkomstige bepalingen van het SRW afgeweken; zo zullen bijvoorbeeld de in het onderhavige reglement opgenomen snelheidsbeperkingen (artikel 6, zevende lid) in het SRW niet worden aangetroffen. Wat betreft nautische eigenschappen is de Westerschelde (met geulen en stroming e.d.) niet te vergelijken met het kanaal.

Artikel 6, eerste lid, onder c

In onderdeel c is bepaald dat schepen met een goed werkende marifooninstallatie hiervan doeltreffend gebruik moeten maken, door gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen. Tevens is hier vastgelegd dat de bevoegde autoriteit het voor die inlichtingen bedoelde marifoonkanaal kan aanwijzen.

Verder is hier de verplichting opgenomen voor die schepen om de door de bevoegde autoriteit te bepalen meldingen te verrichten op een aan te wijzen marifoonkanaal, en wordt aangegeven onder welke omstandigheden, naast de verplichte meldingen, van de marifooninstallatie gebruik gemaakt mag worden.

Artikel 6, tweede lid

Hierin is de verplichting neergelegd voor schepen, tenzij gesleept of geduwd, uitgerust te zijn met een gebruiksklare motor waarmee een snelheid van 6 kilometer per uur door het water kan worden gehandhaafd.

Deze bepaling dient om te voorkomen dat schepen zonder motor of met onvoldoende krachtige motor gevaar of hinder opleveren voor zichzelf of voor het overige scheepvaartverkeer.

Een schip dat met een motor 6 kilometer per uur door het water kan varen wordt geacht veilig te kunnen manoeuvreren op het betrekkelijk smalle en zeer intensief bevaren kanaal.

Zie ook de toelichting bij artikel 57.

Artikel 6, derde lid

Dit onderdeel bevat bepalingen, afgeleid van het BPR, artikel 4A.01, voor bepaalde categorieën schepen aangaande de uitrusting van die schepen met een marifooninstallatie.

Tevens is hierin een bepaling opgenomen omtrent de spreekverbinding op binnenschepen of duwstellen langer dan 110 meter.

Artikel 6, zesde lid

Met de inwerkingtreding van dit besluit vervallen het Vaarreglement en de daarop gebaseerde Beschikking vaartuigen met radar. Beide regelingen waren tot op heden nog slechts op het kanaal en zijn zijkanalen van kracht. De leemte met betrekking tot de eisen voor marifoon-

en radarinstallaties en bochtaanwijzers die daardoor ontstond wordt onder meer door het zesde lid van artikel 6 opgevuld. Ook in artikel 19, het zesde lid, wordt hierin voorzien. In de genoemde onderdelen van het onderhavige besluit wordt reeds rekening gehouden met de op korte termijn te verwachten inwerkingtreding van een tweetal ministeriële regelingen die in geheel Nederland gaan gelden, en in de plaats zullen treden van voornoemde Beschikking vaartuigen met radar en het Besluit marifoon en radar (regeling van 23 maart 1984, Stcrt. 75).

Artikel 7

Deze bepalingen ter voorkoming van aanvaring verplichten tot het nemen van maatregelen indien gevaar voor aanvaring bestaat.

Bij elke nadering van schepen dient derhalve te worden vastgesteld of dergelijk gevaar aanwezig is. Hierbij dient de kapitein of schipper rekening te houden met alle gegevens die hij kan verkrijgen op de wijze als bij artikel 5 omschreven; hij dient niet te volstaan met het baseren van zijn conclusies op enkele waarnemingen, doch deze steeds te controleren en aan te vullen, dit geldt in het bijzonder voor gegevens die worden verkregen met behulp van radar.

Artikel 9, tweede en derde lid

In dit artikel zijn enkele bepalingen opgenomen die de voorrang van schepen onderling regelen.

In het tweede lid is bepaald dat schepen die de richting van het vaarwater volgen (zie de begripsomschrijving in artikel 2, tweede lid, onder e) voorrang hebben op vertrekkende of overstekende schepen.

Het derde lid, onderdeel a, bevat een nadere voorrangsregeling voor schepen die in het «kanaal» varen en de richting daarvan volgen. Deze schepen mogen daarin niet door andere schepen gehinderd worden. Onderdeel b tenslotte bepaalt dat schepen die bij Terneuzen het kanaal verlaten om de Westerschelde op te varen aan schepen die de Westerschelde in gestrekte koers volgen voorrang moeten verlenen.

Artikel 9, zesde lid

Het afmeren in het kanaal dient beperkt te worden tot die plaatsen die door de bevoegde autoriteit daartoe zijn aangewezen. De bevoegde autoriteit kan die plaatsen onder meer aanwijzen door middel van het plaatsen van verkeerstekens (borden, zie bijlage 5), of door uitgifte van een bekendmaking. Dit laatste zal met name geschieden op die plaatsen waar borden ondoelmatig zijn, zoals op onoverzichtelijke plaatsen in havengebieden, waar borden door allerlei zaken aan het zicht zijn onttrokken of wanneer een te grote concentratie van borden op bepaalde plaatsen kan ontstaan.

Daarnaast kan de bevoegde autoriteit uiteraard in ad hoc-situaties toestemming verlenen om af te meren.

Artikel 9, negende tot en met twaalfde lid

Hierin worden de afstanden voor het afmeren of ankeren nabij schepen met gevaarlijke stoffen geregeld. Deze bepalingen zijn afgeleid van het BPR, artikel 7.07 van deel I en artikel 13 van deel II. De ontheffingsmogelijkheden voor de bevoegde autoriteit zijn in dit reglement echter ruimer dan in het BPR is omschreven: het elfde lid geeft de bevoegde autoriteit de mogelijkheid om overal – dus niet beperkt tot bijvoorbeeld wachtplaatsen bij sluis of brug – kleinere afstanden toe te staan.

Artikel 12

Hier is het verbod neergelegd – conform het BPR, artikel 6.17 – om schepen met gevaarlijke stoffen dichter dan 50 meter te naderen, tenzij er sprake is van oplopen of voorbijvaren met tegengestelde koersen.

Artikel 13, vierde lid

In afwijking van het ontwerp-SRW 1990, dat slechts werktuiglijk voortbewogen schepen verplicht aan bakboordzijde op te lopen, verplicht dit besluit alle schepen aan die zijde op te lopen. Op deze wijze wordt voorkomen dat bijvoorbeeld zeilschepen andere schepen aan stuurboordzijde oplopen. Dit is op het smalle kanaal, in tegenstelling tot de ruimere Westerschelde, ongewenst.

Artikel 13, zevende lid

Het verbod bovenmaatse zeeschepen op te lopen en voorbij te varen is hier neergelegd met het oog op de veilige vaart. Deze schepen kunnen door hun afmetingen moeilijk en vaak geheel niet meewerken aan een oplooptmanoeuvre. Daarbij ontbreekt over het algemeen de ruimte en wordt het zicht op het vaarwater door die schepen grotendeels ontnomen. De bevoegde autoriteit kan van het verbod ontheffing verlenen.

Artikel 18

In het eerste lid wordt de verhouding tussen verschillende categorieën schepen geregeld, wanneer die schepen in zicht van elkaar zijn. De aanhef van dit artikel maakt duidelijk dat artikel 13, dat voorschriften bevat die specifiek zijn dan die in artikel 18, prevaleert boven artikel 18.

Het tweede en derde lid bevatten bepalingen die het voorbijvaren met tegengestelde koersen door zeer grote en daarmee vergelijkbare schepen verbieden in verband met de beschikbare ruimte. De bevoegde autoriteit kan voor dergelijke ontmoetingen bepaalde gedeelten van het vaarwater aanwijzen.

Artikel 19, tweede lid

Het voorschrift de machines gereed te hebben in de tweede volzin geldt voor zowel vaart door het water lopende als gestopt liggende schepen.

Artikel 19, zesde en zevende lid

De hier opgenomen bepalingen geven nadere voorschriften voor het varen met behulp van de radar bij beperkt zicht. Het zesde lid is deels afgeleid van het BPR, artikel 4A.02, en bevat nadere bepalingen omtrent het gebruik van de radar, de uitrustings-eisen van binnenschepen die met radar varen en de aanwezigheid van een zgn. radargediplomeerde aan boord. Deze bepalingen laten onverlet de mogelijkheid om bij goed zicht van de radar gebruik te maken teneinde zich in het gebruik te bekwamen.

Verder is het zesde lid afgeleid van de betreffende voorschriften van het in te trekken Vaarreglement en de daarop gebaseerde Beschikking vaartuigen met radar. Verwezen zij ook naar de toelichting bij artikel 6, zesde lid.

Ingevolge het zevende lid moet door alle schepen voortdurend uitgeluisterd worden op het door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal, en moet de marifooninstallatie gebruikt worden om contact te onderhouden met de bevoegde personen aan de wal.

Artikel 20, derde lid, onder a

Deze bepaling ziet slechts op lichten die dienen voor de navigatie, en verbiedt niet het gebruik van overige lichten, zoals kajuitverlichting en dekverlichting.

Artikel 21, eerste lid

Het gele sleeplicht dient helder te zijn. Zodoende behoeven assisterende sleepboten niet telkens de sterkte van dit licht aan te passen, en wordt aangesloten bij de betreffende voorschriften voor de Westerschelde (ontwerp-SRW 1990). Dit laatste geldt eveneens voor de hier voorgeschreven frequentie van het flinkerlicht.

Artikel 23, eerste lid

Een werktuiglijk voortbewogen binnenschip dat varende is, met een lengte van 110 m of minder is niet verplicht het tweede toplicht te voeren. Op deze wijze is aangesloten bij de gangbare Europese voorschriften, zoals onder meer neergelegd in het BPR.

Artikel 23, tweede en vierde lid

Het tweede lid is in overeenstemming met het BPR, artikel 3.08. Het vierde lid is in hoofdzaak overgenomen uit het Vaarreglement, artikel 6, tweede lid, en het BPR, artikel 3.08, vierde lid, en biedt de mogelijkheid af te wijken van het bepaalde omtrent de hoogte van de toplichten in het tweede en derde lid. In de praktijk worden de masten van binnenschepen bij het passeren van kunstwerken regelmatig gestreken. Zie ook artikel 24, tiende lid, dat dezelfde ontheffingsmogelijkheid biedt ingeval van slepen en assisteren.

Artikel 24, vierde lid

De hier opgenomen bepaling is een nadere invulling van het bepaalde in artikel 20, eerste lid. Dit laatste voorschrift maakt het mogelijk af te wijken van de Internationale Bepalingen. Soortgelijke afwijkende voorschriften zijn eveneens opgenomen in artikel 27, vierde lid (voor onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvrerbare schepen en bijzondere transporten), artikel 30, vierde lid (voor onder andere gemeerde en aan de grond zittende schepen), en artikel 31, derde lid (het waarschuwen voor golfslag of zuiging).

Artikel 24, zesde lid

Een zeeschip dat wordt gesleept moet worden beschouwd als een onmanoeuvrerbaar schip. Het moet dan ook de voor die schepen voorgeschreven lichten of dagmerken voeren.

Artikel 24, zevende lid

Hier wordt voorgeschreven dat een gesleept binnenschip als dagmerk een gele bal dient te voeren. Aldus wordt aangesloten bij het regiem van het BPR.

Artikel 24, achtste lid

Hierin is, conform voorschrift 24g van de Internationale Bepalingen, een bepaling opgenomen, die een bijzondere lichtenvoering voorschrijft voor niet of weinig opvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende schepen die worden gesleept.

Artikel 25

De bepalingen in dit artikel omtrent de seinvoering van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, zijn in hoofdzaak overgenomen uit het BPR. Momenteel zijn bepalingen over de seinvoering voor vervoer van gevaarlijke stoffen door zee- respectievelijk binnenschepen over het kanaal neergelegd in het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (Stcrt. 1985, 140), respectievelijk het Reglement, houdende nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (Stcrt. 1987, 74).

Deze reglementen behoren (als bijlage 3, resp. bijlage 4) bij het Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG; Stb. 1977, 371).

Voorschriften omtrent de seinvoering horen met het oog op duidelijkheid en gebruikersvriendelijkheid voor de scheepvaart in het onderhavige reglement thuis. De bijlagen 1 tot en met 4 van dit reglement komen overeen met de voorschriften van het VBG.

De seinvlag B voor zeeschepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren is afkomstig uit het Internationaal seinboek, aangenomen door de vierde Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie in 1965, Resolutie A.80 (IV).

Artikel 27, eerste lid

Hierin wordt voorgeschreven dat zowel onmanoeuveerbare binnen- als zeeschepen wanneer zij vaart lopen toplichten moeten voeren. Aldus kan de ligging van het schip duidelijk worden waargenomen.

Artikel 31, tweede lid

Het hier genoemde gele flikkerlicht dient slechts om de aanwezigheid van een schip bezig met werkzaamheden kenbaar te maken. Dit licht geeft geen recht van voorrang. Wel kan de goede zeemanschap meebrengen dat andere schepen rekening houden met deze werkschepen, immers, deze laatste kunnen vaak moeilijk de werkzaamheden onderbreken om uit te wijken.

Artikel 37

In de opsomming van de noodseinen zijn, in vergelijking met bijvoorbeeld het Vaarreglement, een aantal minder gebruikelijke en ongewenste seinen weggelaten.

Artikel 38

Met name vanwege de noodzakelijke wijzigingen van de infrastructuur werd in 1960 tussen België en Nederland een verdrag gesloten betreffende de verbetering van het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Verdrag van 20 juni 1960, Brussel, Trb. 1960, 105). In 1985 kwamen België en Nederland tot overeenstemming over een nadere uitwerking van dit verdrag bij Protocol van 5 februari 1985 (Trb. 1985, 20).

Teneinde het kanaal geschikt te maken voor schepen met de afmetingen van 256 meter lengte, 34 meter breedte en 12,25 meter diepgang, werden in dit Protocol deze afmetingen vastgesteld. Omdat de scheepvaart aan deze en andere afmetingen is gebonden, zijn de toegelaten afmetingen en diepgangen, voor zover het de wateren in beheer bij het Rijk betreft, in het reglement opgenomen.

Artikel 39

De bepalingen in dit artikel zijn in hoofdzaak overgenomen uit het BPR, artikel 6.28. Het tweede lid verbiedt het ligplaats nemen op wachtplaatsen van een sluis anders dan om te worden geschut. In tegenstelling tot het gebruik in enkele omliggende landen wordt het niet wenselijk geacht schepen op die plaatsen te laten verblijven, bijvoorbeeld om te overnachten. De bevoegde autoriteit kan van dit verbod ontheffing verlenen.

Artikel 42

De bepalingen in dit artikel, dat is afgeleid van het BPR, artikel 7.08, voorzien in het aanwezig zijn van enige vorm van toezicht op niet varende schepen. Een schip kan van deze verplichtingen ontheffing verkrijgen van de bevoegde autoriteit, in welk geval in het algemeen daaraan het voorschrift zal worden verbonden dat deze op de hoogte moet zijn van de verblijfplaats van een wachtsman of een vervangend persoon die in bepaalde situaties moet kunnen worden aangesproken.

De in het derde lid voorgeschreven luisterplicht zal door de bevoegde autoriteit in het algemeen slechts op bepaalde plaatsen, zoals door de bevoegde autoriteit aangewezen tijdelijke ligplaatsen, worden gehanteerd. In veel gevallen, zoals op ligplaatsen in de havens, zal van deze verplichting ontheffing kunnen worden verleend.

Artikel 47

Dit artikel schrijft voor dat werkzaamheden die gevaarlijk of hinderlijk voor de scheepvaart zijn, slechts op bepaalde plaatsen mogen geschieden. Zo kunnen rook- of stoomwolken het zicht plotseling beperken, en kan open vuur – zoals bij laswerkzaamheden – in sommige situaties gevaar opleveren.

Artikel 48

Dit artikel regelt diverse activiteiten binnen het toepassingsgebied die de bevoegde autoriteit slechts met vergunning kan toestaan. Hieronder worden onder meer gerekend allerlei commerciële activiteiten zoals het verkopen van goederen, zogenaamde «charter-vaart» (de beroepszeilvaart die betalende passagiers vervoert of aan boord heeft), hotelschepen enz.

Artikel 51

Voor de verkeerstekens die in de bijlagen 5 en 6 zijn vermeld is aangesloten bij de internationaal bekende stelsels waarvan de tekens ook in het BPR gebruikt worden, te weten de tekens van de Code Européen de voies de navigation intérieure (CEVNI) en die van de Signalisation de voies de navigation intérieure (SIGNI). Beide stelsels bevatten aanbevelingen van de Groupe de travail des transports par voies navigables van de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties.

Het CEVNI, vastgesteld bij resolutie van voornoemde Groupe de travail, nr. 24 van 15 november 1985, codenummer TRANS/SC3/115, omvat een uniform stelsel van algemene regels inzake verkeersdeelneming en verkeersaanwijzingen.

Het SIGNI, vastgesteld bij resolutie nr. 22 van 9 november 1982, codenummer TRANS/SC3/108, omvat een uniform stelsel van verkeersstekens voor de binnenwateren, en is in 1982 aangepast aan het zeebevoonningsstelsel (IALA-stelsel, aangenomen door de International Association of Lighthouse Authorities Buyoage Conference in 1980 te Tokyo, zie IMO-circulaire SN/Circ. 105, 15 juni 1981).

Waar een aantal tekens van het CEVNI en SIGNI niet in de bijlagen 5 en 6 zijn overgenomen omdat die in geen geval in het werkingsgebied kunnen worden toegepast, is dat in de bijlagen vermeld; zodoende blijft de bij de scheepvaart bekende systematiek en nummering behouden.

Conform het bepaalde in artikel 3, vijfde lid, van dit reglement moeten kapiteins en schippers gevolg geven aan de verkeersstekens of de in de plaats daarvan tredende voorschriften die een verbod of gebod bevatten.

Tevens dienen zij rekening te houden met verkeersstekens of de in de plaats daarvan tredende voorschriften die een aanbeveling of inlichting inhouden. De in de plaats van verkeersstekens tredende voorschriften worden door of vanwege het bevoegd gezag gegeven en in de vorm van bekendmakingen ter kennis van de scheepvaart gebracht. Van deze bevoegdheid zal het bevoegd gezag met name gebruik maken op plaatsen waar verkeersstekens niet of minder doelmatig zijn, zoals bij aanlegplaatsen, waar verkeersstekens door schepen, kranen e.d. niet waar te nemen zijn.

Artikel 53

In het onderhavige reglement zijn regels gesteld onder meer in het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, alsmede in het belang van de instandhouding van de werken.

Het reglement kan echter slechts voorzien in voorzienbare situaties die zich telkens weer kunnen voordoen, of permanent aanwezig zijn.

Uiteraard kunnen zich daarnaast allerlei omstandigheden, van tijdelijke aard, voordoen waarin het reglement niet of onvoldoende voorziet. Voorbeelden van dergelijke omstandigheden zijn: aanvaringen, het aan de grond lopen van schepen, werkzaamheden aan de werken, enz..

Teneinde bij deze omstandigheden toch de bovengenoemde belangen te kunnen verzekeren moet de bevoegde autoriteit handelend kunnen optreden.

De middelen die hem hiertoe ten dienste staan zijn verkeersaanwijzingen en tijdelijke voorschriften.

Wat onder «verkeersaanwijzing» dient te worden verstaan is vermeld in artikel 2, eerste lid, onder o. Deze begripsomschrijving is vrijwel identiek aan de omschrijving in artikel 1, eerste lid, onder j, van de Scheepvaartverkeerswet.

De bevoegde autoriteit zal een verkeersaanwijzing geven wanneer hij moet optreden in concrete gevallen welke zich plotseling en op korte termijn voordoen. Ook bij het regelen van het scheepvaartverkeer in bijzondere omstandigheden zal hij een verkeersaanwijzing kunnen geven.

Tijdelijke voorschriften zijn in feite te vergelijken met verkeersaanwijzingen: ze kunnen vaak onder dezelfde omstandigheden en met dezelfde oogmerken worden vastgesteld. Echter, zij onderscheiden zich op een aantal punten van verkeersaanwijzingen.

Ze hebben tijdelijke voorschriften een algemene strekking.

Ze zijn gericht tot het hele scheepvaartverkeer of tot bepaalde categorieën schepen. Verder worden zij aangewend om voor de scheepvaart duidelijkheid te scheppen over bepaalde situaties waarvan wordt

voorzien dat zij zich op enig moment of gedurende een bepaalde tijd zullen voordoen.

De tijdelijke voorschriften worden in de vorm van bekendmakingen ter kennis van de scheepvaart gebracht.

De geldigheid van een tijdelijk voorschrift zal duren zolang de bijzondere situatie die het voorschrift nodig maakte, voortduurt. In een tijdelijk voorschrift kan de werkingsduur uitdrukkelijk worden opgenomen, wanneer van te voren bekend is tot welk tijdstip de betreffende omstandigheid zal duren.

Artikel 55

Dit artikel dient ter uitvoering van artikel 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet, waarin bepaald wordt dat overtreding van krachtens deze wet gestelde regels slechts een strafbaar feit vormt, voor zover dit in die regels uitdrukkelijk is bepaald.

Ingevolge artikel 32 van die wet zijn met de opsporing van de in de wet (en, in casu, de in artikel 55 van dit besluit) strafbaar gestelde feiten, naast de algemene opsporingsambtenaren, belast de daartoe door het bevoegd gezag, in overeenstemming met de Minister van Justitie, aangewezen ambtenaren. Ondergetekende heeft hierin met de aanwijzing van functionarissen van de Rijkswaterstaat en van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken op 14 december 1989 (Stcrt. 1990, 3) voorzien.

Artikel 57

Dit artikel voorziet in de wijziging van het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329). De betreffende bepalingen in dat reglement zijn door het gestelde in artikel 6, tweede lid, van het voorliggende besluit overbodig geworden.

Artikel 58

Teneinde te verzekeren dat de onderhavige bepalingen zowel in België als in Nederland op dezelfde datum in werking treden, zal na de publicatie van dit besluit in het Staatsblad in onderling overleg met België een gemeenschappelijke datum van inwerkingtreding worden vastgesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen