

53

Besluit van 15 januari 1992, houdende een reglement voor de scheepvaart op de Westerschelde (Scheepvaartreglement Westerschelde 1990)

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 30.056/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

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

De Raad van State gehoord (advies van 29 mei 1990, no. W09.90.0030);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 januari 1992, nr. DGSM/J 31.881/92 Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de Westerschelde met haar mondingen, met inbegrip van het gedeelte van de territoriale zee dat wordt begrensd door de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°37'.0 N, 03°27'.2 O, vandaar naar 51°35'.6 N, 03°23'.3 O, vandaar naar 51°34'.0 N, 03°22'.2 O, vandaar naar 51°24'.7 N, 03°17'.9 O en vandaar naar grensmaal 369.

Artikel 2. Begripsomschrijvingen

1. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. schip:

een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing 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 lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de Rijkshavenmeester Westerschelde wordt aangegeven overeenkomstig de door hem 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, uitgezonderd een sleepboot, een duwboot en een schip bezig met de uitoefening van de visserij;
- h. samenstel:
een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
- i. schip bezig met de uitoefening van de visserij:
een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;
- 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 of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;
- l. werktuiglijk voortbewogen schip:
een schip, dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;
- m. onmanoeuvreerbaar 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 manoeuvreerbaar schip:
een schip dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip tijdig uit te wijken.
Als beperkt manoeuvreerbaar 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;
2. In dit reglement wordt verstaan onder :
- a. Rijkshavenmeester Westerschelde:
de functionaris die door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat als zodanig is aangewezen.
- b. kapitein of schipper:
degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;
- c. vaarwater:
het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;
- d. vaargeul:
het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;
- e. hoofdvaargeul en nevenvaargeul:

de vaargeulen als zodanig aangeduid door de Rijkshavenmeester Westerschelde;

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 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. opdraaien:

het schip dat vóór stroom of op stil water varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

m. kop vóór nemen:

het schip dat tegen stroom varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het vóór stroom komt te varen.

n. verkeersaanwijzing:

een door de Rijkshavenmeester Westerschelde 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.

Artikel 3. Verantwoordelijkheid

1. 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.

2. 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 afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

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

HOOFDSTUK 2. Voorschriften betreffende het uitwijken

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 aan 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, zee, stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

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

b. bovendien, door schepen uitgerust met een goed werkende radarinstallatie:

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.

2. Bovendien, om een veilige vaart in de hoofdvaargeul te kunnen aanhouden:

a. moet een schip met een lengte van 12 meter of meer dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, door een genoegzaam krachtige en gebruiksklare motor kunnen worden voortbewogen;

b. moet een schip met een lengte van minder dan 12 meter dat zich in

de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, voorzien zijn van een motor die:

- 1°. voor onmiddellijk gebruik gereed is;
- 2°. het schip in staat stelt een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water te kunnen handhaven.
3. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig vermindern en zo nodig stoppen indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt 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.
4. a. Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte, bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende schip gaande houden totdat het vóór stroom varende schip de engte of de bocht is doorgevaren ofwel de aanlegplaats is voorbijgevoerd.
- b. Wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een bocht waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de bocht vrij is.
- c. Wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring 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.
5. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt zijn en voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.
6. Het is verboden een schip dwarsstroms te laten drijven. Dit verbod geldt niet voor verplaatsingen over korte afstand.
7. Het is verboden te ankeren dan wel enig tuig over de grond te laten slepen binnen de afstand van 200 meter boven tot 200 meter beneden de plaats waar een kabel of een leiding is gelegen.

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 summier gegevens, vooral niet van summier 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 ruim 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 een vaargeul

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

2. Met uitzondering van een schip met een lengte van minder dan 12 meter, moet elk schip stroomopwaarts van het Oude Hoofd van Walsoorden, dat buiten de vaargeul varende is en de richting ervan volgt stuurboordswal houden zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

3. Een schip met een lengte van minder dan 12 meter, stroomopwaarts van het Oude Hoofd van Walsoorden of in de Sardijngeul en het Oostgat tussen de parallel van het licht «Noorderhoofd» en de parallel van het licht «Leugenaar», moet zich waar dit veilig en uitvoerbaar is uit de hoofdvaargeul verwijderd houden.

4. Behoudens het gestelde in artikel 18 voor onmanoeuvrerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en kleine schepen:

a. mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en ervan de richting 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 de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;

b. mag een schip dat een vaargeul wil binnenvaren de koerslijn van een schip dat in die vaargeul vaart en ervan de richting 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 de vaargeul binnenvaart, uitwijken voor een schip dat de vaargeul volgt;

c. mag een schip dat een vaargeul wil verlaten de koerslijn van een schip dat buiten die vaargeul vaart en ervan de richting 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 de vaargeul verlaat, uitwijken voor bedoeld schip dat buiten de vaargeul vaart.

5. Schepen moeten, indien voor hen geen bepaalde ankerplaats door de Rijkshavenmeester Westerschelde is aangewezen, deze kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten zij ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk langs de zijde daarvan zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

6. Schepen mogen zich zonder de toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde niet vóór of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen ophouden, ankeren of vastmaken zodanig dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden.

7. Tenzij met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde is het een niet-gemeerd schip verboden te laden, te lossen of te bunkeren. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

8. Het eerste lid is niet van toepassing op door de Rijkshavenmeester Westerschelde aan te duiden reddingsschepen die in de Sardijngeul en het Oostgat opereren.

Artikel 10. Opdraaien en kop vóór nemen

1. Een schip dat vóór stroom vaart en dat wil opdraaien 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 opdraaien respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. Elk in de nabijheid tegen stroom varend schip moet in dat geval gaande houden en elk ander in de nabijheid vóór stroom varend schip zijn vaart minderen tot het opdraaiende schip geen hinder tot doorvaren meer vormt.

2. Een schip dat wil opdraaien over stil water 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 opdraaien respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. In de nabijheid zijnde schepen moeten zo nodig ruimte maken.

3. Een schip mag slechts kop vóór nemen indien daardoor andere schepen niet worden gehinderd. Bovendien moet het, mede bij vertrek van een anker- of meerplaats, zijn bedoeling van kop vóór te nemen eveneens kenbaar maken aan de in de nabijheid zijnde schepen door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte, indien het kop vóór nemen respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

4. Het is verboden met een schip vóór een havenmond op te draaien of kop vóór te nemen wanneer andere schepen die havenmond aanlopen of verlaten.

Afdeling 2. Gedrag van de schepen in zicht van elkaar

Artikel 11. Toepassing

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

Artikel 12. Zeilschepen

Wanneer twee zeilschepen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden onderstaande regelen:

a. Indien één der zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordwal houdt, moet het andere zeilschip uitwijken.

b. Indien geen van beide zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul de stuurboordwal houdt:

1°. ingeval beide zeilschepen over verschillende boeg liggen, moet het zeilschip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het zeilschip dat over bakboordboeg ligt;

2°. ingeval beide zeilschepen over dezelfde boeg liggen, moet het zeilschip aan loefzijde uitwijken voor het zeilschip aan lij;

3°. ingeval een zeilschip dat over stuurboordboeg ligt, aan zijn loefzijde een zeilschip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat zeilschip over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, moet het daarvoor uitwijken;

4°. in dit artikel wordt onder loefzijde verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, ingeval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die waarover het grootste langscheepse zeil bijstaat.

Artikel 13. Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen

1. Onafhankelijk van hetgeen is voorgeschreven in hoofdstuk 2, afdelingen 1 en 2, alsmede in artikel 42, moet elk schip dat een ander schip oploopt, 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, dit 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 voorbijgevaren 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 werktuiglijk voortbewogen 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 zeilschip moet een ander schip bovenwinds oplopen en zijn voornemen, naargelang de omstandigheid, kenbaar maken door het geluidsssein omschreven in het vierde of vijfde lid.

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. Dit artikel is niet van toepassing op een schip dat binnen de vaargeul een buiten de vaargeul varend schip oploopt en omgekeerd.

10. 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 zulks gevaar voor aanvaring medebrengt moet, behalve waar artikel 9, vierde 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, bijtijds 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 tengevolge 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.

Artikel 18. Voorrangsregels

Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:

a. moet een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;
- een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul;

b. moet een zeilschip dat varende is, uitwijken voor de in het eerste lid genoemde schepen, met inbegrip van een werktuiglijk voortbewogen schip;

c. 1°. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;
- een werktuiglijk voortbewogen schip;
- een zeilschip;

2°. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul, voor zover mogelijk, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;

d. 1°. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;

2°. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is en in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvreerbaar schip dat in de vaargeul in bedrijf is en ten anker ligt, zijn voornemen dit laatste voorbij te varen te kennen geven door een geluidssein van drie korte stoten gevolgd door één lange. In dat geval moet het beperkt manoeuvreerbare schip zich zo spoedig mogelijk naar de rand van de vaargeul begeven;

3°. mag een bovenmaats zeeschip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen;

e. 1°. moet een beperkt manoeuvreerbaar schip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvreerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

2°. mag een beperkt manoeuvreerbaar schip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen;

f. moeten een draagvleugelboot en een luchtkussenvaarttuig aan andere schepen de ruimte laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren;

g. moet een klein schip dat varende is, uitwijken voor andere dan kleine schepen.

Afdeling 3. Gedrag van de schepen bij beperkt zicht

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. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.

3. 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 vermijding daarvan nemen.

4. 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.

HOOFDSTUK 3. Lichten en dagmerken

Artikel 20. Toepassing

1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde 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 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 zonsopgang en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met bebakenings- of betonningslichten of met de in deze voorschriften omschreven lichten, waarvan de zichtbaarheid of het kenmerkend karakter niet mogen worden aangetast of waardoor het houden van goede uitkijk niet wordt belemmerd.

b. De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden gevoerd, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsopgang 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 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, tenzij deze niet kunnen worden verward met de in deze voorschriften omschreven dagmerken, waarvan de zichtbaarheid of het kenmerkend karakter niet mogen worden aangetast of waardoor het houden van goede uitkijk niet wordt belemmerd.

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 langsricting 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 langsricting;

c. heklicht:

een wit helder 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 flikkert 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 is bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben:

1°. een bal: een middellijn van ten minste 0,50 meter;

2°. een cilinder: 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 in 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 de lichten en dagmerken te voeren als voorzien bij het tweede en derde lid, mogen dagmerken met kleinere afmetingen passend bij de grootte van het schip worden gebruikt en mogen de onderlinge afstanden tussen de 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 1 000 meter, 2.000 meter en 3.000 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. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

5. Samenstellen van varende, langszij 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 voortstuwend 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 gekoppeld 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 wit 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 bij 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 2 meter op een schip met een lengte van minder dan 50 meter en op een hoogte van ten minste 3 meter op een schip met een lengte van 50 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 sleeplicht.

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. a. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 4 meter. Een binnenschip met een lengte van meer dan 110 meter dat wordt gesleept, moet twee dergelijke lichten voeren, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte. Het laatste binnenschip van een sleep moet bovendien het heklicht voeren.

b. Elk binnenschip dat wordt gesleept, moet als dagmerk een gele bal voeren, daar waar deze het best kan worden gezien.

8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dit 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.

Artikel 25. Zeilschepen

1. Een zeilschip met een lengte van 20 meter of meer dat varende is, moet voeren de zijdelichten en het heklicht zomede, aan of nabij de top van de mast, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen.

2. Een schip dat onder zeil is en tevens werktuiglijk wordt voortbe-

wogen, moet op het voorschip, daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel voeren met de punt naar beneden.

Artikel 26. Schepen bezig met de uitoefening van de visserij

Een schip bezig met de uitoefening van de visserij moet voeren:

- a. twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere; een schip met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van het hierboven vermelde dagmerk een mand voeren;
- b. ingeval het vaart door het water loopt, tevens de zijdelichten en het heklucht.

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

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 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 heklucht;
- f. wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moeten ze, ter aanduiding van de ligging ervan, worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel 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 voortbe-

wogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

b. een cilinder.

Artikel 29. Loodsschepen

1. Een loodsschip, bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet voeren:

a. aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;

b. wanneer het varende is, tevens de zijdelichten en het heklicht;

c. wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten voorgeschreven onder a, de lichten of het dagmerk voorgeschreven voor een ten anker liggend schip.

2. Een loodsschip, niet bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet de lichten of dagmerken voeren voorgeschreven voor een schip van zijn soort en lengte.

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 voeren op het voorschip of daar waar het trekkend anker uitstaat, op een hoogte van ten minste 3 m, een rondom zichtbaar wit helder licht of een bal en op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uitstaat, een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 m lager dan het eerstgenoemde licht. Wanneer schepen gekoppeld ten anker liggen, moet elk van die schepen de lichten of het dagmerk voeren als hierbovenomschreven.

2. Gemeerde schepen

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.

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 ankerlichten als bedoeld 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 of het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevaaren, 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 Rijkshavenmeester Westerschelde 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.

e. In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het schip of het obstakel worden aangeduid door betonning volgens het IALA maritiem betonningsstelsel voor zone A.

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 politie-opdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken elders voorgeschreven door dit reglement, een blauw 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 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 snel 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. Drijvende leidingen, vast verbonden aan de wal of aan ten anker liggende dan wel gemeerde schepen, 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.

5. Een zeeschip geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 1, moet, behalve de lichten en dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren:

a. een rondom zichtbaar rood helder licht, daar waar dit het best kan worden gezien, op een hoogte van ten minste 6 meter;

b. een seinvlag B van het Internationaal seinboek.

6. a. Een binnenschip geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 2, moet, behalve de lichten en dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren daar waar dit het best kan worden gezien:

1°. één rondom zichtbaar blauw licht;

2°. één blauwe kegel met de punt naar beneden.

b. Een binnenschip geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 3, moet, behalve de lichten en dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren daar waar dit het best kan worden gezien, in verticale lijn op onderlinge afstand van 1 meter:

1°. twee rondom zichtbare blauwe lichten;

2°. twee blauwe kegels met de punt naar beneden.

c. Een binnenschip geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 4, moet behalve de lichten en dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren daar waar dit het best kan worden gezien, in verticale lijn op onderlinge afstand van 1 meter:

1°. drie rondom zichtbare blauwe lichten;

2°. drie blauwe kegels met de punt naar beneden.

d. Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld in het vijfde of het zesde 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 vijfde of zesde lid, voeren.

e. Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in meer dan één der bij dit besluit behorende bijlagen 2, 3 en 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 moet ten minste gelijk zijn aan die van blauwe gewone lichten.

7. Het vijfde en zesde 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.

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; een schip met een lengte van 100 meter of meer moet tevens zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De fluit, de klok en de gong moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig op het schip zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen, die dezelfde onderscheiden geluidskenners bezitten, 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 bij 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. Manoeuvrer- en waarschuwingsseinen

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 klein schip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht, die zo nodig 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 klok- en gongslagen of reeksen klok- en gongslagen.

2. Bijzondere geluidsseinen

a. 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.

b. Een zeeschip, dat wordt geassisteerd of dat wordt gesleept, mag aan de sleepboten en deze mogen aan het zeeschip de volgende geluidsseinen geven:

- één korte stoot van het zeeschip om aan te geven: «De vóorsleepboten moeten het voorschip stuurboord uit trekken»;
- twee korte stoten van het zeeschip om aan te geven: «De vóorsleepboten moeten het voorschip bakboord uit trekken»;
- één korte stoot en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: «De achtersleepboten moeten het achterschip bakboord uit trekken»;
- twee korte stoten en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: «De achtersleepboten moeten het achterschip stuurboord uit trekken»;

– een reeks korte stoten van het zeeschip om aan te geven: «De sleepboten moeten ophouden met trekken»;

– een reeks korte stoten van een achtersleepboot om aan te geven: «Het schip komt te ver achteruit»; – een reeks korte stoten van een vóorsleepboot om aan te geven: «Het schip komt te ver vooruit».

De sleepboten moeten het door het zeeschip gegeven geluidsein herhalen.

Artikel 35. Geluidsseinen bij beperkt zicht

1. In of nabij een gebied met beperkt zicht moeten zowel overdag als bij nacht de onderstaande voorschriften in acht worden genomen.

2. Door schepen die varende zijn

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 moet, wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

c. Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij of een schip dat een ander schip sleept moet, in 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 gesleept wordt of, ingeval 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. Door ten anker liggende schepen

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

Op een schip met een lengte van 100 meter of meer wordt de klok geluid op het voorschip of daar waar het trekkend anker uit staat en wordt, onmiddellijk na het luiden van de klok, de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel geluid op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uit staat.

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

4. Door aan de grond zittende schepen

Een aan de grond zittend schip moet het sein met de klok geven en, indien vereist, het sein met de gong, zoals voorgeschreven bij het derde lid, 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 één lange stoot geven.

5. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij wanneer ten anker en een beperkt manoeuvreerbaar schip dat werkzaamheden uitvoert terwijl ten anker, moeten de seinen geven voorgeschreven bij het tweede lid, onder c.

Artikel 36. Aandachts- en waarschuwingseinen

1. Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip mag elk schip een licht- of een geluidsein 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 de vaargeul nadert waar het zicht is belemmerd door omstandigheden die geen verband houden met beperkt zicht, moet tijdig als waarschuwingsein een lange stoot geven.

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

4. Zo nodig 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 sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ... --- ... (S.O.S.) van de Morse code;
- c. een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord «meedee»;
- d. een roosignaal 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 dan wel een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- h. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

HOOFDSTUK 5. Duwvaart

Artikel 38. Begripsomschrijvingen

1. In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. duwstel:
een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;
- b. duwboot:
een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

2. Behoudens waar afzonderlijke bepalingen voor duwstallen zijn gesteld wordt voor de toepassing van dit reglement een duwstel als één schip beschouwd.

Artikel 39. Lichten voor duwstallen

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, voor zover 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.

HOOFDSTUK 6. Bepalingen voor kleine schepen

Artikel 40. Toepassing

Dit hoofdstuk stelt de bepalingen voor zover die voor kleine schepen afwijken van hetgeen elders in dit reglement is voorgeschreven.

Artikel 41. Lichten en dagmerken

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 dan 7 meter en de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijlen (13 kilometer) per uur, mag, in plaats van de bij 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 voortbeweegt, moet de bij 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 zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter 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 zijn 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.

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. Een klein schip behoeft de voorgeschreven dagmerken niet te voeren, behalve de bij artikel 25, tweede lid, en artikel 31, vijfde of zesde lid, voorgeschreven dagmerken die van kleinere afmetingen mogen zijn.

9. Een klein schip, met uitzondering van een zeilplank, moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector; bij zeilschepen moet deze worden gevoerd ten minste 4 meter boven het wateroppervlak en bij werktuiglijk voortbewogen schepen zo hoog mogelijk boven de opbouw.

Artikel 42. Vaarregels

1. 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 het andere schip uitwijken.

2. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het eerste lid:

a. het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere schip;

b. het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip.

3. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in het eerste 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.

4. Een klein schip dat ingevolge het bij het eerste, tweede of derde lid gestelde verplicht is uit te wijken, moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit mogelijk maken, vermijden vóór het andere schip over te lopen.

5. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 meter elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat moet,

behoudens in het geval genoemd in het eerste 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 uitwijken 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.

HOOFDSTUK 7. Bijzondere bepalingen voor het redegebied Vlissingen

Artikel 43. Redegebied Vlissingen; voorzogsgebied

1. Het redegebied Vlissingen wordt begrensd:

- a. aan de noordzijde door de lijn lopende langs de wal van Walcheren, over de koppen van de havendammen van de Koopmanshaven, de koppen van de havendammen van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren, en de koppen van de havendammen van de Sloehaven;
- b. aan de westzijde door de meridiaan van het licht «Kruishoofd» op de wal van Zeeuws-Vlaanderen tot de positie 51°26'.3 N., 03°28'.3 O., en vervolgens door de lijn in ongeveer noordoostelijke richting over de positie 51°27'.6 N., 03°31'.3 O. naar de wal van Walcheren;
- c. aan de oostzijde door de meridiaan van het groene havenlicht van de Sloehaven;
- d. aan de zuidzijde door de lijn lopende langs de wal van Zeeuws-Vlaanderen en over de koppen van de havendammen van de veerhaven van Breskens en vervolgens door de parallel van het rode havenlicht van deze veerhaven.

2. Als voorzogsgebied wordt aangeduid het gedeelte van het redegebied Vlissingen, dat als volgt wordt begrensd:

- a. aan de noordzijde door de lijn gaande over de boeien W 6, W 8, W 10, W 12, SG-W, SG 5, SG 3, SG 1, OG 19, OG 17, OG 15 tot aan het snijpunt met de lijn gaande over de boeien «Trawl» en OG 6, vervolgens in ongeveer noordoostelijke richting gaande tot aan de boei OG 6, vervolgens gaande over de boei SG 2 en over het worteleinde van het Leugenaarshoofd, vervolgens gaande langs de wal van Walcheren, over de koppen van de havendammen van de Koopmanshaven, de koppen van de havendammen van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren, de koppen van de havendammen van de Sloehaven en over de tussenliggende betoning;
- b. aan de oostzijde door de meridiaan van het groene havenlicht van de Sloehaven;
- c. aan de zuidzijde door de lijn gaande over de boeien 7, 5, 3, 1, H-SS, Songa, W9 en W7;
- d. aan de westzijde door de meridiaan van het licht «Kruishoofd» op de wal van Zeeuws-Vlaanderen.

De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ter vervanging van bedoelde boeien en tonnen andere punten ter begrenzing van het voorzogsgebied vaststellen.

3. Het voorzogsgebied wordt beschouwd als hoofdvaargeul.

4. Op het redegebied Vlissingen zijn artikel 9, eerste en vierde lid, onder a, en artikel 18, onder d 3° en e 2°, niet van toepassing.

Artikel 44. Uitoefening van de visserij

Een schip bezig met de uitoefening van de visserij in het redegebied Vlissingen dat buiten het voorzogsgebied is gelegen, mag de bewegingen van elk ander dan een klein schip niet belemmeren.

Artikel 45. Gedrag in het voorzogsgebied

1. Een schip met oostelijke koers moet zoveel als mogelijk vermijden te varen ten noorden van de lijn lopende van een punt 600 meter ten zuiden van het westelijke hoofd van de Koopmanshaven te Vlissingen naar een punt 600 meter ten zuiden van het rode licht van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren.

2. Een schip met westelijke koers moet zoveel als mogelijk vermijden te varen ten zuiden van de bij het eerste lid vermelde lijn, met dien verstande dat een schip dat het voornemen heeft door de Wielingen te varen deze lijn reeds mag overschrijden voordat het de westelijke grens daarvan heeft bereikt.

3. Een schip dat van loods moet verwisselen, moet zoveel als mogelijk vermijden een ander schip op te lopen.

Artikel 46. Waarschuwing dat schepen uit de Sardijngeul komen

Wanneer aan de radartoren, die zich langs de boulevard te Vlissingen bevindt, een geel schitterlicht wordt getoond ter aanduiding dat uit zee komende schepen over de Galgeput of de Sardijngeul naderen, moet een naar zee gaand schip dat wil opdraaien daarbij vermijden ten westen van het sectorlicht op het westelijke hoofd van de Koopmanshaven te Vlissingen te komen.

Artikel 47. Verbod tot ankeren

1. In het voorzogsgebied mag een schip niet ankeren.

2. Buiten het voorzogsgebied mag een schip niet ankeren in een strook die aan de noordzijde wordt begrensd door de zuidgrens van de vaargeul van het voorzogsgebied. De westelijke grens loopt langs de lijn westkop veerhaven Breskens en de radartoren aan de boulevard te Vlissingen, de oostelijke grens langs de lijn over de toren van de hervormde kerk te Breskens en het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen.

3. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de bij het eerste en tweede lid gestelde verboden.

Artikel 48. Seinen ter aanduiding door welk zeegat een naar zee varend schip het redegebied Vlissingen zal verlaten

1. In het redegebied Vlissingen moet een naar zee varend schip, behalve een klein schip, ter aanduiding dat het voornemens is het Oostgat te kiezen, bij nacht één rondom zichtbaar groen gewoon licht voeren of overdag de seinvlag O van het Internationaal seinboek.

2. Het bij het eerste lid bedoelde licht moet worden gevoerd zo hoog mogelijk daar waar dit het best kan worden gezien, doch ten minste 2 m boven de zijdelichten. Indien ten gevolge van de weersomstandigheden verwarring met de zijdelichten zou kunnen ontstaan, mag bedoeld licht niet worden gevoerd.

Artikel 49. Seinen bij kompasstellen

Een schip dat in het redegebied Vlissingen bezig is met kompasstellen of met calibreren van de richtingszoeker moet bij nacht één of meer groene, heldere flikkerlichten voeren zodanig geplaatst dat ten minste één van deze lichten rondom zichtbaar is of overdag het tweevlagssein OQ van het Internationaal seinboek.

HOOFDSTUK 8. Diverse bepalingen

Artikel 50. Verplichting tot wacht houden

1. Tenzij door of vanwege de Rijkshavenmeester Westerschelde daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip een persoon aanwezig zijn die de wacht houdt en die, bij aanroepen door de Rijkshavenmeester Westerschelde of een opsporingsambtenaar verplicht is antwoord te geven.

2. Tenzij door of vanwege de Rijkshavenmeester Westerschelde daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend zeeschip uitgerust met een marifooninstallatie de bij het eerste lid genoemde of een andere persoon luisterwacht houden op een door de Rijkshavenmeester Westerschelde daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door of vanwege de Rijkshavenmeester Westerschelde daarop antwoord geven.

Artikel 51. Meldingsplicht

1. De kapitein of schipper moet onverwijld de Rijkshavenmeester Westerschelde 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 ervan of de veiligheid daardoor 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 52. Bijzondere transporten

1. Een bijzonder transport mag slechts varen met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde.

2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 53. Bijzondere gebeurtenissen

1. Zonder vergunning van de Rijkshavenmeester Westerschelde is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

2. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 54. Verkeeraanwijzingen

1. Kapiteins en schippers zijn verplicht de verkeersaanwijzingen op te volgen welke in bijzondere gevallen door de Rijkshavenmeester Westerschelde met betrekking tot de doorvaart worden gegeven in het belang van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.

2. Onder de in het eerste lid genoemde verkeersaanwijzingen worden mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart van bedoelde Rijkshavenmeester Westerschelde die worden gepubliceerd in de Staatscourant en die worden opgenomen in de Berichten aan de Scheepvaart.

HOOFDSTUK 9. Slotbepalingen

Artikel 55. Verplichting tot aan boord hebben van reglement en zeekaart

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, waarop dit reglement van toepassing is, moeten een bijgewerkt exemplaar van dit reglement en de meest recente uitgave van, of een volledig bijgewerkte zeekaart van het in artikel 1 genoemde gebied aanwezig zijn; deze moeten op eerste aanvraag van een opsporingsambtenaar ter inzage worden gegeven.

Artikel 56. Strafbare feiten

Overtreding van de bij of krachtens dit reglement vastgestelde bepalingen, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 3, tweede lid, 4, 9, achtste lid, 11, 13, negende lid, 19, eerste lid, 21, eerste lid, 22, 30, derde lid onder c, 31, tweede lid, 32, 38, 40, 43, 47, derde lid, 52, tweede lid, 53, tweede lid, 54, tweede lid, 56 tot en met 60, is een strafbaar feit.

Artikel 57. Kaart Redegebied Vlissingen

Bij dit besluit is als bijlage 5 een kaart van het Redegebied Vlissingen gevoegd.

Artikel 58. Intrekking Scheepvaartreglement Westerschelde

Het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620) wordt ingetrokken.

Artikel 59. Inwerkingtreding

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

Artikel 60. Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als: Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging 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 Nederlandse Staatscourant van 10 maart 1992, nr. 49.

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

's-Gravenhage, 15 januari 1992

Beatrix

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

Uitgegeven de *elfde* februari 1992

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Deze bijlagen behoren bij het besluit van 15 januari 1992, Stb. 1992, 53 houdende een reglement voor de scheepvaart op de Westerschelde

Mij bekend,

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

Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen¹

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 31, vijfde 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 31, zesde 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).

Vervoer van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen door binnenschepen¹

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 31, zesde 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.

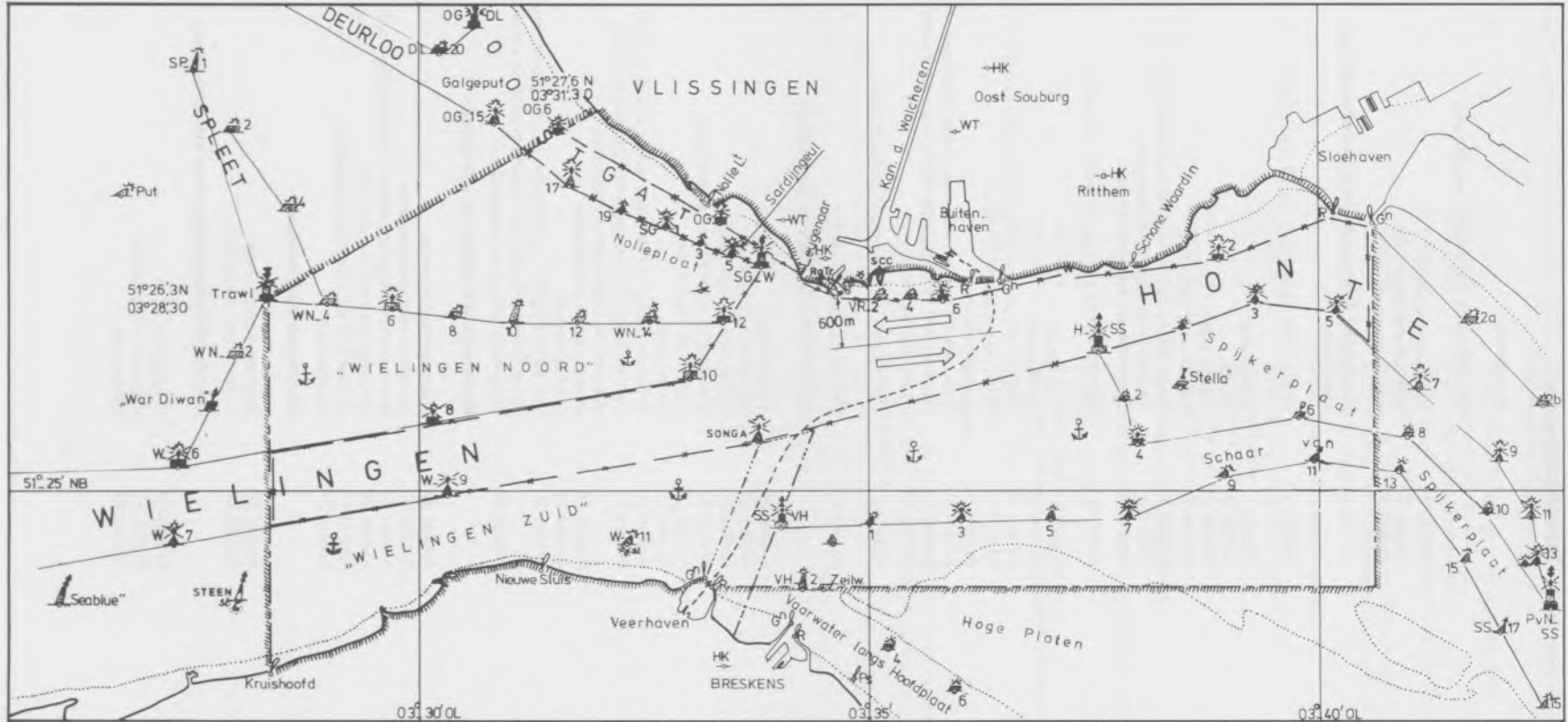
2. In het geval van vervoer met tankschepen: de onder 1 genoemde stoffen, ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden.

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 31, zesde 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).



REDEGEBIED VLISSINGEN

Schaal = 1:50.000
behoort bij Scheepvaartreglement Westerschelde

- Grens Redegebiet Vlissingen
- VOORZORGSGBIED
- Grens verboden ankergebied f.b.v. PSD
- Route veerboten PSD



Scheepvaart en Maritieme Zaken
Regio „SCHELDEMOND“

Vlissingen, 15 november 1991

Inhoudsopgave

| | Onderwerp | Blz. |
|------------|--|-----------|
| | Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen | 1 |
| Artikel 1 | Toepassingsgebied | 1 |
| Artikel 2 | Begripsomschrijvingen | 1 |
| Artikel 3 | Verantwoordelijkheid | 3 |
| | Hoofdstuk 2 Voorschriften betreffende het uitwijken | 4 |
| Afdeling 1 | Gedrag van de schepen bij elk soort zicht | 4 |
| Artikel 4 | Toepassing | 4 |
| Artikel 5 | Uitkijk | 4 |
| Artikel 6 | Veilige vaart | 4 |
| Artikel 7 | Gevaar voor aanvaring | 5 |
| Artikel 8 | Maatregelen ter vermindering van aanvaring | 5 |
| Artikel 9 | Gedrag in en buiten een vaargeul | 6 |
| Artikel 10 | Opdraaien en kop vóór nemen | 7 |
| Afdeling 2 | Gedrag van de schepen in zicht van elkaar | 7 |
| Artikel 11 | Toepassing | 7 |
| Artikel 12 | Zeilschepen | 7 |
| Artikel 13 | Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen | 8 |
| Artikel 14 | Recht tegen elkaar in sturen | 8 |
| Artikel 15 | Koers kruisen | 9 |
| Artikel 16 | Maatregelen van het schip dat moet uitwijken | 9 |
| Artikel 17 | Maatregelen van het schip dat koers moet houden | 9 |
| Artikel 18 | Voorrangsregels | 9 |
| Afdeling 3 | Gedrag van de schepen bij beperkt zicht | 10 |
| Artikel 19 | Gedrag bij beperkt zicht | 10 |
| | Hoofdstuk 3 Lichten en dagmerken | 10 |
| Artikel 20 | Toepassing | 10 |
| Artikel 21 | Begripsomschrijvingen | 11 |
| Artikel 22 | Zichtbaarheid van de lichten | 12 |
| Artikel 23 | Werktuiglijk voortbewogen schepen | 12 |
| Artikel 24 | Slepen en assisteren | 13 |
| Artikel 25 | Zeilschepen | 13 |
| Artikel 26 | Schepen bezig met de uitoefening van de visserij | 14 |
| Artikel 27 | Onmanoeuvrereerbare, beperkt manoeuvrereerbare schepen en bijzondere transporten | 14 |
| Artikel 28 | Bovenmaatse zeeschepen | 14 |
| Artikel 29 | Loodsschepen | 15 |
| Artikel 30 | Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart | 15 |
| Artikel 31 | Bijzondere lichten en dagmerken | 16 |
| | Hoofdstuk 4 Geluids- en lichtseinen | 17 |
| Artikel 32 | Begripsomschrijvingen | 17 |
| Artikel 33 | Middelen voor geluidsseinen | 17 |
| Artikel 34 | Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen | 18 |
| Artikel 35 | Geluidsseinen bij beperkt zicht | 19 |
| Artikel 36 | Aandachts- en waarschuwingsseinen | 19 |
| Artikel 37 | Noodseinen | 20 |
| | Hoofdstuk 5 Duwvaart | 20 |
| Artikel 38 | Begripsomschrijvingen | 20 |
| Artikel 39 | Lichten voor duwstellen | 20 |
| | Hoofdstuk 6 Bepalingen voor kleine schepen | 21 |
| Artikel 40 | Toepassing | 21 |
| Artikel 41 | Lichten en dagmerken | 21 |
| Artikel 42 | Vaarregels | 22 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| | Hoofdstuk 7 Bijzondere bepalingen voor het redegebied Vlissingen | 23 |
| Artikel 43 | Redegebied Vlissingen; voorzorgsgebied | 23 |
| Artikel 44 | Uitoefening van de visserij | 24 |
| Artikel 45 | Gedrag in het voorzorgsgebied | 24 |
| Artikel 46 | Waarschuwing dat schepen uit de Sardijngeul komen | 24 |
| Artikel 47 | Verbod tot ankeren | 24 |
| Artikel 48 | Seinen ter aanduiding door welk zeegat een naar zee varend schip het redegebied Vlissingen zal verlaten | 24 |
| Artikel 49 | Seinen bij kompasstellen | 25 |
| | Hoofdstuk 8 Diverse bepalingen | 25 |
| Artikel 50 | Verplichting tot wacht houden | 25 |
| Artikel 51 | Meldingsplicht | 25 |
| Artikel 52 | Bijzondere transporten | 25 |
| Artikel 53 | Bijzondere gebeurtenissen | 25 |
| Artikel 54 | Verkeersaanwijzingen | 26 |
| | Hoofdstuk 9 Slotbepalingen | 26 |
| Artikel 55 | Verplichting tot aan boord hebben van reglement en zeekaart | 26 |
| Artikel 56 | Strafbare feiten | 26 |
| Artikel 57 | Kaart Redegebied Vlissingen | 26 |
| Artikel 58 | Intrekking Scheepvaartreglement Westerschelde | 26 |
| Artikel 59 | Inwerkingtreding | 26 |
| Artikel 60 | Citeertitel | 26 |
| | Bijlagen | 28 |
| Bijlage 1 | Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen | 29 |
| Bijlage 2 | Vervoer van licht-ontvlambare stoffen door binnenschepen | 30 |
| Bijlage 3 | Vervoer van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen door binnenschepen | 31 |
| Bijlage 4 | Vervoer van ontplofbare stoffen door binnenschepen | 32 |
| Bijlage 5 | Kaart redegebied Vlissingen | 33 |

NOTA VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Deregulering
- 3 Consultatie belanghebbenden
- 4 Artikelsgewijze toelichting

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Het Scheepvaartreglement Westerschelde, vastgesteld bij besluit van 11 september 1981, (Stb. 620), verder te noemen: SRW 1981, trad in werking met ingang van 1 januari 1982 (Stb. 1981, 743).

Dit reglement was het resultaat van het gezamenlijk Belgisch-Nederlands overleg inzake de op de Westerschelde (in Nederland) en de Beneden-Zeeschelde (in België) te stellen voorschriften aan de scheepvaart.

Vanaf eind 1983 heeft een Belgisch-Nederlandse commissie regelmatig vergaderd over eventueel noodzakelijke wijzigingen van het SRW 1981. Deze evaluatie heeft geresulteerd in het thans aangeboden besluit.

Het grote aantal wijzigingen heeft geleid tot het intrekken van het SRW 1981, en tot de vaststelling van een nieuw Scheepvaartreglement voor de Westerschelde.

Ter onderscheiding van het SRW 1981 wordt het nieuwe reglement aangehaald als «Scheepvaartreglement Westerschelde 1990», verder te noemen: SRW 1990.

In het SRW 1990 is zoveel mogelijk getracht aan te sluiten bij de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352), die met ingang van 1 september 1988 het nieuwe kader vormt voor de ordening van het scheepvaartverkeer in Nederland, en als zodanig ook de – enige – grondslag is voor het SRW 1990.

Het SRW 1981 was gebaseerd op twee wetten, namelijk 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, en op de Wet van 28 februari 1891 (Stb. 69), tot vaststelling van bepalingen betreffende s'Rijks waterstaatswerken. De Wet van 15 april 1891 is ingetrokken met de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet van 28 februari 1891 is daarbij gewijzigd.

Verder is aangesloten bij de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51), verder te noemen: de Internationale Bepalingen, en bij het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) (Stb. 1983, 682).

De Westerschelde, die vrijwel geheel bestaat uit meerdere vaargeulen, gescheiden door banken en ondiepten, en sterke eb- en vloedstromen kent, is in feite eerder te beschouwen als een zeearm dan als een rivier. De Westerschelde is voor zowel Nederlandse havens, zoals Vlissingen en Terneuzen, als voor Belgische havens (Gent, Antwerpen) van belang als zeescheepvaartweg. Daarnaast is de Westerschelde voor beide landen eveneens van belang als binnenscheepvaartweg. Ook vindt er tijdens het watersportseizoen, met name in het mondingsgebied intensieve pleziervaart plaats.

Vele wijzigingen ten opzichte van het SRW 1981 zijn van ondergeschikte, redactionele aard. De voornaamste inhoudelijke wijzigingen worden hierna toegelicht.

2. Deregulering

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.

3. Consultatie belanghebbenden

Zowel in België als in Nederland is het ontwerp-reglement ter becomingentariëring voorgelegd aan belanghebbenden, zoals organisaties uit het varende bedrijfsleven en de loodsenorganisaties.

Daarnaast is het ontwerp – ingevolge artikel 52 Scheepvaartverkeerswet – eveneens voorgepubliceerd in de Staatscourant (1989, 189) en aan beide Kamers der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 1988/89, 21 289, nr. 1) voorgelegd.

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

4. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Het toepassingsgebied van het reglement is ten opzichte van het SRW 1981 ongewijzigd, behoudens de zeer geringe verschillen die zijn ontstaan door de gewijzigde positievermeldingen. Deze zijn, conform de hedendaagse opvattingen in de scheepvaart en de in de Scheepvaartverkeerswet gehanteerde notatiewijze weergegeven in graden, minuten en (in plaats van seconden) tienden van minuten. Zodoende sluit dit toepassingsgebied naadloos aan bij het toepassingsgebied van de Internationale Bepalingen, zoals dit is omschreven in artikel 4, eerste lid, van het Besluit van 7 november 1989 (Stb. 1989, 502), houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

Artikel 2

Dit artikel bevat – voor zover dit noodzakelijk leek – de omschrijving van diverse in het reglement voorkomende begrippen. Ten opzichte van het SRW 1981 is de indeling van het artikel in zoverre gewijzigd dat het eerste lid de begrippen van min of meer scheepsbouwkundige aard bevat, het tweede lid de overige begrippen.

Verder wordt in het SRW 1990 in plaats van het begrip «vaartuig» nu het ook door de Scheepvaartverkeerswet gebruikte begrip «schip» gehanteerd.

Artikel 2, eerste lid, onder h

Anders dan in het BPR wordt hier slechts het begrip «samenstel» omschreven, en niet het begrip «gekoppeld samenstel». De omschrijving van dit laatste begrip in het BPR wordt voor dit reglement te beperkt geacht, omdat op de Westerschelde regelmatig gekoppelde samenstellen verschijnen die, bijvoorbeeld vanwege het feit dat de schepen die deel uitmaken van dat samenstel niet langs zijde van elkaar zijn vastge maakt, niet gedekt worden door de omschrijving van het BPR. In het SRW 1990 wordt met samenstel bedoeld twee of meer schepen die aan elkaar zijn verbonden en niet los van elkaar kunnen manoeuvreren.

Artikel 2, tweede lid, onder g

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 wordt rekening gehouden met het feit dat niet alle binnenschepen zijn voorzien van ijkmerken.

Artikel 2, tweede lid, onder n

Dit onderdeel bevat de omschrijving van het begrip verkeersaanwijzing. Dit uit de Scheepvaartverkeerswet afkomstige begrip wordt in artikel 54 gehanteerd in plaats van de in het SRW 1981 gebruikte terminologie «aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard». Verwezen zij ook naar de toelichting bij artikel 54.

Artikel 3

Het eerste en tweede lid van dit artikel betreffen 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 het afwijken van de voorschriften van dit reglement als het opvolgen van die voorschriften juist zou leiden tot vermeerderden van het gevaar.

Onder goede zeemanschap wordt bijvoorbeeld ook verstaan dat bij het ontbreken van voorschriften met betrekking tot maximum snelheden, steeds op zodanige wijze wordt gevaren dat geen hinder, schade of gevaar wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan de werken.

Artikel 6, eerste lid, onder c

Dit onderdeel verplicht schepen die voorzien zijn van een goed werkende marifooninstallatie daarvan ook gebruik te maken.

Artikel 6, zevende lid

De werking van het sleepverbod is thans uitgebreid tot andere voorwerpen dan ankers, trossen en kettingen. Het begrip «enig tuig» kan bijvoorbeeld ook installaties van sleepopperzuigers omvatten.

Artikel 9, vierde lid

Om de verhouding van artikel 9 tot artikel 18 duidelijker te maken zijn thans de leden vier tot en met zes, zoals deze waren genummerd in het SRW 1981, samengevoegd. Artikel 9 geldt voor alle schepen bij elk soort zicht, het is een algemene regel, terwijl artikel 18 de voorrangsregels voor verschillende soorten schepen onderling en in zicht van elkaar regelt. Het zevende lid van het SRW 1981 heeft thans ten opzichte van onderdeel b van het vierde lid van het SRW 1990 geen zelfstandige betekenis meer en is daarom komen te vervallen. Zie ook de toelichting bij artikel 18.

Artikel 9, vijfde lid

In de redactie van het SRW 1990 is uitdrukkelijk bepaald dat de Rijkshavenmeester Westerschelde bevoegd is ankerplaatsen aan te wijzen.

Artikel 9, zevende lid

Hierin is voorgeschreven dat de Rijkshavenmeester Westerschelde toestemming dient te verlenen voor het laden, lossen of bunkeren van

niet-gemeerde schepen. Voorheen was slechts toestemming nodig voor geankerde schepen. Uitdrukkelijk is verder aangegeven dat de Rijkshavenmeester Westerschelde bij het verlenen van toestemming nadere voorschriften kan geven.

Artikel 9, achtste lid

De verplichting stuurboordwal te houden is ingevolge dit onderdeel niet van kracht voor patrouilleschepen van reddingsdiensten die vooral in de zomermaanden voor de stranden van Walcheren actief zijn. Daarbij wordt steeds de landzijde van de vaargeul, in casu de Sardijngeul en het daarop aansluitende Oostgat, aangehouden.

Artikel 10, vierde lid

In vergelijking met het SRW 1981 is thans aan dit artikel een vierde lid toegevoegd, dat bepaalt dat het opdraaien en kop vóór nemen verboden is vóór een havenmond, indien andere schepen die havenmond aanlopen of verlaten.

Op deze wijze wordt het aanlopen of verlaten van havenmonden niet ernstiger gehinderd dan al op grond van de passerende vaart het geval is.

Artikel 18

Dit artikel regelt de voorrangsregels tussen verschillende categorieën schepen, herkenbaar aan de gevoerde lichten en dagmerken, wanneer deze in zicht van elkaar zijn.

De voorschriften van artikel 13, omtrent oplopen en verbod op gelijke hoogte varen, gelden voor alle schepen, in zicht van elkaar, en prevaleren boven de voorrangsregels van artikel 18.

De verhouding van artikel 18 tot artikel 9 is als volgt.

Artikel 9 is algemeen geldend, voor alle schepen, bij elk soort zicht. De onderlinge voorrangsregeling van artikel 18 moet slechts dan gevolgd worden wanneer schepen behorende tot verschillende categorieën in zicht van elkaar komen.

Voorts is in artikel 18 vastgelegd dat een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul (dus niet langer beperkt tot de hoofdvaargeul) niet enkel voor onmanoeuvreerbare en beperkt manoeuvreerbare schepen moet uitwijken, doch eveneens voor bovenmaatse schepen, voor zover deze laatste schepen buiten de vaargeul kunnen varen. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn in het redegebied Vlissingen, althans op die plaatsen waar dit niet tevens als voorzorgsgebied is aangegeven. Daarnaast zal een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul bovendien moeten uitwijken voor werktuiglijk voortbewogen schepen alsmede zeilschepen.

Ook is de relatie tussen beperkt manoeuvreerbare en onmanoeuvreerbare schepen enerzijds, en bovenmaatse zeeschepen anderzijds duidelijker omschreven.

In verband met het steeds vaker verschijnen van zeer snelle en wendbare schepen, zoals luchtkussenvaartuigen en draagvleugelboten, is aan het SRW 1990, conform artikel 6.01a van het BPR, een onderdeel toegevoegd dat deze schepen verplicht te wijken voor andere schepen, inclusief kleine schepen. Van die andere, met conventionele snelheden varende schepen kan eenvoudigweg niet gevergd worden dat zij rekening kunnen houden met de onvoorspelbare gedragingen van dergelijke snelle schepen.

Bijzondere aandacht verdient tenslotte onderdeel g, dat in het algemeen stelt dat een klein schip altijd moet uitwijken voor andere dan kleine schepen.

Artikel 20, eerste lid

De voorschriften voor de seinvoering voor zeeschepen waar hier naar wordt verwezen zijn de reeds eerder vermelde Internationale Bepalingen.

Artikel 21, eerste lid

Het gele sleeplicht dient helder te zijn. Zodoende zijn sleepboten die assisteren en van de Westerschelde naar zee of omgekeerd varen niet langer genoodzaakt telkens de sterkte van het sleeplicht aan te passen.

De frequentie van het flikkerlicht is meer in overeenstemming gebracht met de voorschriften van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682), verder te noemen: BPR.

Artikel 23, eerste lid

Een werktuiglijk voortbewogen binnenschip dat varende is, met een lengte van 110 m of minder is niet langer 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 lid

De hoogte van het toplicht van werktuiglijk voortbewogen schepen is aangepast. Tevens is het daarvoor bepaalde criterium van de lengte gewijzigd. Op deze wijze wordt aangesloten bij de gangbare Europese voorschriften (vergelijk onder meer artikel 3.08 BPR).

Artikel 24, vierde lid

Het vierde lid, inhoudende dat het eerste, tweede en derde lid van dit artikel eveneens van toepassing zijn op zeeschepen, is in verband met artikel 20, eerste lid, noodzakelijk, omdat de betreffende voorschriften afwijken van de Internationale Bepalingen. Voorschriften van gelijke strekking zijn eveneens opgenomen in de artikelen 27, vierde lid, 30, vierde lid, en 31, derde lid.

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 thans 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 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 27, tweede lid

Omwille van de eenvoud is het voorschrift van het SRW 1981 dat beperkt manoeuvreerbare schepen die ten anker liggen, tevens de lichten bedoeld in artikel 30 dienen te voeren, geschrapt.

Daarnaast is vastgelegd dat de gele drijver moet zijn voorzien van een radarreflector.

Artikel 30, derde lid, onder e

De betoning op de Westerschelde is die volgens het IALA maritiem betonningsstelsel voor zone A. Dit betonningsstelsel werd door de International Association of Lighthouse Authorities Buoyage Conference in 1980 te Tokyo aangenomen (IMO-circulaire SN/Circ. 105, 15 juni 1981).

Artikel 31, tweede lid

In de opsomming van bijzondere lichten is het gele flikkerlicht voor werkschepen opgenomen. Dit licht dient slechts om de aanwezigheid van een werkschip kenbaar te maken, en geeft geen recht van voorrang. Wel kan de goede zeemanschap meebrengen dat andere schepen – gezien het feit dat het werkschip zijn werkzaamheden moeilijk kan onderbreken door uit te wijken – rekening houden met deze werkschepen.

Artikel 31, vierde lid

Het begrip «drijvende leidingen» is nader omschreven, zodat duidelijk is dat het voorschrift geen betrekking heeft op drijvende leidingen die worden gesleept.

Artikel 31, vijfde en zesde lid

De bepalingen in deze leden omtrent de seinvoering van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, zijn in hoofdzaak overgenomen uit het BPR, dat de gangbare Europese normen met betrekking tot deze materie bevat. Momenteel zijn bepalingen over de seinvoering voor vervoer van gevaarlijke stoffen door zee- respectievelijk binnenschepen over de Westerschelde neergelegd in het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (Stcrt. 23 juli 1985, nr. 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 die wordt voorgeschreven voor zeeschepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren is afkomstig uit het Internationaal seinboek, aangenomen door de vierde Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 1965, Resolutie A.80 (IV).

Artikel 36, tweede lid

In het SRW 1981 werd het begrip «belemmering» aangeduid als een tussenliggend obstakel. Aangezien het zicht – afgezien van atmosferische omstandigheden – ook door andere oorzaken kan worden belemmerd, is het voorschrift thans gewijzigd.

Artikel 36, vijfde lid

Deze bepaling is in overeenstemming gebracht met de Internationale Bepalingen.

Artikel 37

Een aantal minder gebruikelijke en ongewenste noodseinen zijn in deze opsomming in vergelijking met het SRW 1981 niet meer opgenomen.

Artikel 38

In tegenstelling tot het BPR, dat deze definities, afgeleid van het Rijnvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 389) en het Vaarreglement (Stb. 1965, 133), in een andere vorm heeft opgenomen, zijn de begripsomschrijvingen in dit artikel ongewijzigd overgenomen van het SRW 1981. Tijdens de evaluatie van het SRW 1981 is niet gebleken dat de daar gehanteerde omschrijving aanpassing behoefde.

Artikel 39

Deze bepalingen zijn in overeenstemming gebracht met artikel 3.10 van het BPR.

Artikel 41, achtste lid

Hierin is opgenomen dat de kegels, bedoeld in artikel 31, zesde lid, op kleine schepen kleinere afmetingen mogen hebben.

Artikel 41, negende lid

Ter bevordering van de veiligheid moeten kleine schepen, met uitzondering van zeilplanken, uitgerust zijn met een deugdelijke radarreflector. Daarbij is tevens aangegeven hoe deze moet worden gevoerd.

Artikel 43

Het redegebied Vlissingen in de monding van de Westerschelde is een gecompliceerd knooppunt van verkeersstromen. De inkomende vaart uit het Oostgat en de Wielingen komt hier samen, de uitgaande vaart voor die richtingen splitst zich hier, en in dit gebied vinden veel loodswisselingen plaats. Hier treden sterke getijdestromingen op en kunnen veel schepen ten anker liggen in de aangewezen ankergebieden. Een extra complicatie is gelegen in het feit dat de veerboten die tussen Vlissingen en Breskens varen zowel de verkeersstromen als de ankergebieden kruisen.

Ten behoeve van de veiligheid van de scheepvaart is het noodzakelijk voor dit gebied enige aanvullende voorschriften te stellen. Het onderhavige artikel omschrijft het bedoelde gebied en wijst een gedeelte hiervan aan als voorzorgsgebied, welke benaming overeenkomt met de door de IMO gebruikte term «precautionary area». In dergelijke gebieden

bestaat behoefte aan bijzondere voorzorgsmaatregelen vanwege de samenkomst van twee of meer zogenaamde verkeersscheidingsstelsels.

Teneinde de begrenzing van het redegebied Vlissingen duidelijker af te bakenen zijn ten opzichte van het SRW 1981 enkele boeien vervangen door vaste punten, uitgedrukt in geografische coördinaten.

In het derde lid is ten behoeve van een zo vlot mogelijke afwikkeling van het scheepvaartverkeer het voorzorgsgebied aangewezen als hoofdvaargeul.

Het vierde lid stelt artikel 9, eerste en vierde lid, onder a, in het redegebied buiten werking. Vanwege de samenkomst van in- en uitgaande verkeersstromen en het loodswisselen ter plaatse zou de strikte naleving van deze voorschriften tot onpraktische en gevaarlijke situaties kunnen leiden.

Hetzelfde geldt voor artikel 18, onder d 3^o en onder e 2^o. Door het buiten toepassing laten van deze voorschriften worden de manoeuvreer- mogelijkheden van bovenmaatse en beperkt manoeuvreerbare schepen ter plaatse aanzienlijk vergemakkelijkt.

Artikel 44

In verband met de huidige redactie van artikel 18 is artikel 44, eerste lid, uit het SRW 1981 overbodig geworden en geschrapt. Immers, het voorzorgsgebied dat gelegen is in het redegebied Vlissingen wordt als hoofdvaargeul beschouwd (zie artikel 43, derde lid), en in het gewijzigd artikel 18 is bepaald dat een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul moet uitwijken voor alle andere schepen behalve kleine schepen.

Artikel 47, tweede lid

In verband met het verdwijnen en verschijnen van enkele markante punten aan de vaste wal is dit onderdeel ten opzichte van het SRW 1981 aangepast aan die nieuwe situatie.

Artikel 48

Daar het in de praktijk niet voor elk schip technisch uitvoerbaar is twee groene rondom zichtbare lichten te voeren, is bepaald dat slechts die schepen die via het Oostgat naar zee varen één groen licht of de seinvlag O dienen te voeren.

Voert een schip dat naar zee gaat deze seinen niet, dan geeft het te kennen via de Wielingen te varen.

Artikel 51

Aan de opsomming van voorvallen welke gemeld moeten worden zijn enkele specifieke zaken toegevoegd. Zo wordt de kapitein of schipper verplicht melding te doen van aanvaringen waarbij schade van betekenis is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan.

Artikel 54

In dit artikel is de in het SRW 1981 gehanteerde terminologie («aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard») thans vervangen door het in de Scheepvaartverkeerswet gebruikte begrip verkeersaanwijzing. Tijdens het overleg met België werd door de Nederlandse delegatie op deze wijziging aangedrongen. Dit met name opdat ook in het werkingsgebied van het SRW 1990 de in artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet vastgelegde opleidings- en bevoegdheidseisen voor verkeersdienstper-

soneel kunnen worden toegepast. De uitvoeringswetgeving van voornoemd artikel 9 zal naar verwachting in het begin van 1992 in werking treden.

Artikel 55

In dit artikel is de verplichting opgenomen een reglement en een zeekaart van het werkingsgebied aan boord te hebben. Deze bepaling geldt niet voor open kleine schepen. Om er van verzekerd te zijn dat de betreffende zeekaart de meest actuele situatie weergeeft is voorschreven dat deze volledig moet zijn bijgewerkt, dan wel de meest recente versie moet zijn.

Artikel 56

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.

Anders dan in het SRW 1981 is het thans niet meer noodzakelijk «ambtenaren belast met de handhaving» in dit besluit aan te wijzen. Ingevolge artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet zijn met de opsporing van de in die wet (en, in casu, de in artikel 56 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 59

Teneinde te verzekeren dat de onderhavige bepalingen zowel in België als in Nederland op dezelfde datum in werking treden, zal na de publicatie van het SRW 1990 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