

340

Besluit van 21 april 1994, houdende het van kracht verklaren voor de gemeenschappelijke Maas in Nederland van het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas)

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 4 maart 1994, nr. RVR 161819, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 6 januari 1993 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas (Trb. 1993, 93);

Gelet op de artikelen 4 en 18, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 29 maart 1994, nr. W09.94.0124);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 12 april 1994, nr. RVR 172680, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

Voor de Nederlandse gedeelten van de gemeenschappelijke Maas is van kracht het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas, dat, met de daarbij behorende bijlagen, is gevoegd bij dit besluit.

Artikel 2

De besluiten van de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 1.22 van het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas, worden in de Staatscourant bekendgemaakt.

Artikel 3

Overtreding van de bepalingen van het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas, met uitzondering van de artikelen 1.00, 1.01, eerste en tweede lid, 1.06, tweede en derde lid, 1.19, eerste lid, 3.01, 3.01a,

3.27, derde lid, 3.41, derde lid, 4.01, eerste lid, 5.01, eerste lid, 5.02, eerste lid, 6.01, eerste lid, 6.02, eerste lid, 6.33a, vierde lid, en 7.02, derde lid, dan wel overtreding van de aan ontheffingen verbonden voorschriften, vormt een strafbaar feit.

Artikel 4

In het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer¹ wordt artikel 2 gewijzigd als volgt:

A

In onderdeel d wordt aan het slot «en» geschrapt.

B

In onderdeel e wordt de punt vervangen door: , en.

C

Toegevoegd wordt een onderdeel f, luidende:

f. voor wat betreft het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas, de bij dat besluit behorende bijlagen II en III.

Artikel 5

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 mei 1994.

Artikel 6

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas.

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

's-Gravenhage, 21 april 1994

Beatrix

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

Uitgegeven de vierentwintigste mei 1994

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

¹ Stb. 1993, 677

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

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

De gedeelten van de Maas die de Gemeenschappelijke Maas plegen te worden genoemd zijn de twee gedeelten van die rivier waar ten gevolge van de scheidingsverdragen met België de grens tussen beide landen door het midden van het rivierbed loopt. De regeling van het scheepvaartverkeer aldaar diende ingevolge de oude verdragen bij een gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands reglement te geschieden. Zie het Belgisch-Nederlandse Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 (Stb. 1839, 26) en van hoofdstuk II, afdeling IV, van het Verdrag van 5 november 1842 (Stb. 1843, 3) met betrekking tot de scheepvaart op de Maas.

Dit oude reglement was tot voor kort formeel nog steeds van kracht maar was uiteraard dermate verouderd dat geen van de daarin vervatte bepalingen nog voor handhaving in aanmerking kwam.

Feitelijk gezien heeft derhalve op deze gemeenschappelijke vaarweg-gedeelten gedurende een zeer ruime periode een lacune bestaan voor wat betreft de regulering van het scheepvaartverkeer. Dit stelde de directie Limburg van de Rijkswaterstaat en de Rijkspolitie te Water, welke diensten op de Maas met het toezicht op de veiligheid van het scheepvaartverkeer zijn belast, dan ook reeds lang voor de nodige problemen. De wens om aldaar tot een moderne scheepvaartreglementering te komen is ook reeds enkele tientallen jaren geleden onder de aandacht van de Belgische autoriteiten gebracht.

De pogingen hiertoe leverden weinig op totdat ten behoeve van bilateraal ambtelijk overleg met betrekking tot aangelegenheden de Maas betreffende in 1982 door de betrokken Belgische en Nederlandse ministers de Technische Maascommissie werd ingesteld.

De Werkgroep Scheepvaart van dit Belgisch-Nederlandse overlegkader is er in geslaagd om tot overeenstemming te komen over een nieuw Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (hierna genoemd: Scheepvaartreglement) ter vervanging van het oude reglement uit de vorige eeuw.

Dit Scheepvaartreglement maakt thans deel uit van de op 6 januari 1993 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas (Trb. 1993, 93) (de Overeenkomst).

Als basis voor de nieuwe reglementering is genomen het zg. CEVNI (de «Code européen des voies de navigation intérieure», die is neergelegd in aanbevelingen van de Hoofdwergroep voor het vervoer over de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties (ECE); zie de ECE resoluties nrs. 24, 26 en 27), dat het uniforme Europese stelsel van vaarreglementering en van verkeerstekens bevat.

Ook het Rijnvaartpolitiereglement 1983 (Stb. 389) (RPR) en het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) (BPR) zijn op de beginselen van het CEVNI gestoeld.

Voor Nederland was het derhalve eenvoudiger geweest indien voor de onderhavige stukken van de Maas het BPR van toepassing had kunnen worden verklaard. Dit was wellicht mogelijk geweest indien ook België over een nationale vaarreglementering gebaseerd op het CEVNI had beschikt; zulks is echter (nog) niet het geval. Het ontwerpen van een

aparte regeling voor de Gemeenschappelijke Maas bleek ten gevolge hiervan onvermijdelijk.

Een moderne vaarreglementering volgens het CEVNI-patroon is verdeeld in een algemeen en een bijzonder deel. Het algemene deel geldt daarbij op alle wateren waarop het betreffende reglement van toepassing is, terwijl het bijzondere deel afwijkende of aanvullende regels voor individuele vaarwegen bevat. Hoewel in het onderhavige geval het reglement slechts voor twee vaarweggedeelten geldt is voor het Scheepvaartreglement toch het traditionele patroon van het algemeen deel van het CEVNI gevolgd omdat de uniformiteit hiervan inhoudt dat vaste onderwerpen in vaste artikelen worden behandeld. Het Scheepvaartreglement is aldus op eenvoudige wijze te vergelijken met het RPR en het BPR, zodat voor een goed begrip van de inhoud van het Scheepvaartreglement eveneens de nota's van toelichting bij de genoemde reglementen en bij de wijzigingsbesluiten daarvan relevant kunnen zijn.

Aangezien op de onderhavige gedeelten van de Maas slechts recreatievaart en kleinere beroepsvaart voorkomen was het niet nodig alle in het CEVNI en in de beide andere genoemde in Nederland geldende reglementen geregelde onderwerpen over te nemen. Aldus wordt bij een aantal uniforme CEVNI-artikelen vermeld «niet overgenomen». In een enkel geval heeft zelfs een samenvoeging van twee CEVNI-bepalingen plaatsgevonden tot een artikel dat, t.b.v. een zoveel mogelijk handhaven van de uniformiteit, is genummerd «artikel 1.04/1.05».

Dezelfde werkwijze is toegepast bij het vaststellen van de verkeers-tekens opgenomen in de bijlagen II en III van het Scheepvaartreglement, die corresponderen met de bijlagen 7 en 8 van het CEVNI. Ook hierin zijn uiteraard slechts die verkeersborden en markeringen opgenomen die op de Maas zinvol kunnen zijn.

Niet overgenomen in het Scheepvaartreglement zijn bijvoorbeeld de bepalingen met betrekking tot assisteren (artt. 3.09, eerste lid, en 3.29, eerste lid, BPR), duwvaart (art. 3.10 BPR), het vervoer van gevaarlijke stoffen (artt. 3.14, 3.21, 3.32, 3.37, 7.07 en 7.08, eerste lid, BPR), veerponten (artt. 3.16, 3.23 en 6.23 BPR), drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen (3.19 en 3.25 BPR), vissersschepen (artt. 3.26 en 3.40 BPR), de bijzondere vooral op de zeescheepvaartwegen voorkomende schepen (artt. 3.49 t/m 3.54 BPR), het gebruik van marifoon en radar (hoofdstuk 4A en art. 6.32 BPR), en de doorvaart van bruggen en sluizen (artt. 3.36 en 6.24 t/m 6.29 BPR). Hetzelfde geldt voor de verkeers-tekens die specifiek op de genoemde activiteiten betrekking hebben.

Voorts zijn in het nieuwe reglement een aantal bijzondere gedragsregels opgenomen die aanvullend van karakter zijn op de uniforme CEVNI-regels. Deze betreffen vooral de snelheid en de verschillende vormen van waterrecreatie zoals het varen met snelle motorboten en met zeilplanken (artt. 1.09, derde t/m vijfde lid, 1.20, tweede lid, 2.02, vierde lid, 2.02a en 6.33a – 6.33e). Vergelijk deze regeling, voorzover het snelle motorboten, waterskiën en zeilplanken betreft, met de artikelen 6.02, derde lid, 8.01 t/m 8.06, 9.04 en 9.05 van het BPR.

Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn dat voor een artikelsgewijze toelichting bij de onderscheidene artikelen van het Scheepvaartreglement voor het overige kan worden verwezen naar de nota's van toelichting bij het BPR en de verschillende wijzigingsbesluiten van dat reglement [Zie resp. het Eerste, Derde, Vierde, Vijfde en Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1986, 419; 1987, 255; 1989, 317; 1991, 186; 1992, 393).], alsmede naar de nota's van toelichting bij het RPR en de wijzigingsbesluiten van dat internationale reglement.

Zoals in de CEVNI-reglementering gebruikelijk verwijzen diverse artikelen in het reglement voor de uitvoering daarvan naar «de bevoegde autoriteit». De bijlage I bij het Scheepvaartreglement regelt dit; hierbij is voor een aantal gevallen overleg tussen de Belgische en de Nederlandse beheerder voorzien.

De met het toezicht op de naleving van het reglement belaste ambtenaren mogen overeenkomstig artikel 2 van de Overeenkomst ook op het grondgebied van het andere land optreden. Aldus is een sluitende handhaving verzekerd.

Wijzigingen van het Scheepvaartreglement zullen overeenkomstig artikel 6 van de Overeenkomst bij diplomatieke notawisseling worden afgesproken.

Het van kracht verklaren van het Scheepvaartreglement en van de, met inachtneming van art. 6 van de Overeenkomst, af te spreken wijzigingen daarvan dient voor het Nederlandse deel van het toepassingsgebied te geschieden bij algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van artikel 4 (jo. artikel 19) van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352). Aldus wordt voor het onderhavige Scheepvaartreglement een zelfde procedure gevolgd als voor het van kracht verklaren voor de Rijn in Nederland van het Reglement van politie voor de Rijnvaart (Vgl. de artikelen 19, 23 en 41 van de Scheepvaartverkeerswet).

Het onderhavige ontwerp-besluit waarbij het Scheepvaartreglement voor de Nederlandse gedeelten van de Gemeenschappelijke Maas wordt van kracht verklaard zal in werking dienen te treden op de dag dat de Overeenkomst in werking treedt.

Aangezien de grens tussen Nederland en België op de in artikel 1.00 van het Scheepvaartreglement genoemde riviergedeelten geacht wordt door de as van de rivier te lopen, zou de handhaving van het reglement door de opsporingsambtenaren van beide landen bezwaarlijk zijn, ware het niet dat in artikel 2 van de Overeenkomst is geregeld dat zij hun taak over de gehele breedte van de rivier kunnen uitoefenen.

Artikel 3 van de Overeenkomst regelt voorts dat een proces-verbaal opgemaakt door een ambtenaar van het ene land dezelfde bewijskracht heeft in het andere land. Artikel 4 van de Overeenkomst regelt in welk land de vervolging van een overtreding van het Scheepvaartreglement dient plaats te vinden.

De straf- en opsporingsbepalingen (artt. 26 e.v.) van de Scheepvaartverkeerswet zullen ook op de Nederlandse gedeelten van de Gemeenschappelijke Maas van toepassing zijn; zie ook artikel 5 van de Overeenkomst. Dit betekent onder meer dat ook de bijzondere opsporingsambtenaren worden aangewezen krachtens art. 32 van de Scheepvaartverkeerswet.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN VAN HET ONTWERP-BESLUIT

Artikel 1

De in dit artikel bedoelde gedeelten van de Gemeenschappelijke Maas zijn, voorzover het de lengterichting van de Maas betreft, omschreven in art. 1.00 van het Scheepvaartreglement.

Artikel 2

Artikel 1.22 van het Scheepvaartreglement geeft de bevoegde autoriteit van beide landen de mogelijkheid om in bijzondere gevallen met het oog

op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart voorschriften van tijdelijke aard vast te stellen, waarbij ook kan worden afgeweken van de bepalingen van het Scheepvaartreglement. Een dergelijke bevoegdheid tot het vaststellen van tijdelijke wijzigingen komt overeen met de overeenkomstige bevoegdheid geregeld in art. 1.22 RPR. De bevoegde autoriteit is voor Nederland de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg, handelende na overleg met zijn Belgische collega van Bruggen en Wegen (artikel 1.01, onder I, jo bijlage I, van het Scheepvaartreglement).

Ingevolge het Scheepvaartreglement moet zijn besluit door middel van een bekendmaking worden afgekondigd. Het onderhavige artikel bepaalt, zoals dit ook voor de bedoelde tijdelijke wijzigingen van het RPR gebruikelijk is, dat zijn besluit tevens in de Staatscourant dient te worden gepubliceerd.

Artikel 3

Dit artikel inzake de strafbaarstelling van de daarvoor in aanmerking komende bepalingen van het Scheepvaartreglement komt overeen met art. 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement dat is ingevoegd bij het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Artikel 4

In artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (Stb. 1993, 677) is voor de diverse scheepvaartreglementen vastgelegd welke verkeerstekens door of vanwege het bevoegd gezag mogen worden geplaatst in de gebieden waar deze reglementen gelden. Nu het onderhavige Scheepvaartreglement wordt vastgesteld, dient de betreffende bevoegdheid derhalve ook voor de in de bijlagen II en III vermelde verkeerstekens in het genoemde besluit te worden geregeld.

Artikel 5

De inwerkingtreding van het ontwerp-besluit is bepaald op 1 mei 1994, aangezien naar verwacht ook de Overeenkomst met ingang van die datum in werking treedt.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN VAN HET SCHEEPVAARTREGLEMENT GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS

HOOFDSTUK 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 1.00 Toepassingsgebied

Bij de totstandkoming van het Scheepvaartreglement is besloten het CEVNI (en indirect ook het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde RPR) als grondslag te nemen. Dat Europese uniforme reglement bevat een decimale indeling van artikelen die uiteraard begint met artikel 1.01. In het CEVNI systeem komt een aanwijzing van het toepassingsgebied echter niet aan de orde, aangezien dit in de diverse nationale wetgevingen verschillend kan zijn geregeld. Omdat men nu voor het Scheepvaartreglement de vaststelling van het toepassingsgebied binnen het kader van het reglement zelf wilde plaatsen is hiervoor een artikel «1.00» in het leven geroepen.

Art. 1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen

De in dit artikel gedefiniëerde begrippen komen overeen met die uit het BPR. Met het oog op de bijzondere situatie op de Gemeenschappelijke Maas behoeften allereerst slechts die begrippen uit het BPR te worden overgenomen ten aanzien waarvan in het Scheepvaartreglement een regeling is voorzien en zijn voorts enkele definities aangepast. Met het oog op het veel kleinere aantal begripsbepalingen in het Scheepvaartreglement is niet dezelfde letterindeling aangehouden als in het BPR.

Onderdeel a is gelijk aan art. 1.01, onderdeel a, BPR.

Onderdeel b is gelijk aan art. 1.01, onderdeel b, BPR met uitzondering van de toevoeging «voor het zich verplaatsen over een kleine afstand of». Deze tekst is in het BPR vervallen bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Onderdeel c komt in beginsel overeen met art. 1.01, onderdeel b1, BPR. De tweede zin luidt in het BPR thans echter: «Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt is een motorschip.» Deze wijziging is aangebracht bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Onderdeel d is gelijk aan art. 1.01, onderdeel c, BPR.

Onderdeel e is gelijk aan art. 1.01, onderdeel e, BPR.

Onderdeel f is in beginsel gelijk aan art. 1.01, onderdeel f, BPR, zij het dat in plaats van het woord «bouwsel» het woord «constructie» is gebruikt.

Onderdeel g is in beginsel gelijk aan art. 1.01, onderdeel i, BPR. Onder de uitzonderingen op het 20 m-criterium zijn echter als categorieën die, hoewel korter dan 20 m, toch niet als klein schip worden beschouwd niet genoemd de veerpont en het vissersschip, aangezien deze op de Gemeenschappelijke Maas niet voorkomen.

Onderdeel h is in beginsel gelijk aan art. 1.01, onderdeel u, BPR. In de tekst is echter aan het eind niet opgenomen de bijzin «dat door deze motorschepen wordt geassisteerd». Het begrip «assisteren» is immers in het Scheepvaartreglement niet gedefiniëerd, zodat de duidelijkheid hiermee niet zou zijn gediend.

Onderdeel i komt qua formulering niet overeen met het gelijknamige begrip dat in het BPR als onderdeel x van art. 1.01 is toegevoegd bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De formulering in het Scheepvaartreglement was nog overgenomen van de oude reglementen snelle motorboten voor een aantal Rijkswateren die bij het laatstgenoemde wijzigingsbesluit door de regeling in het BPR zijn vervangen. Door het wel opnemen van het snelheidscriterium van meer dan 20 km/u komen de begrippen echter dichtbij elkaar. Het feit dat het Scheepvaartreglement ook het criterium van het feitelijk sneller varen dan 20 km/u kent heeft overigens weinig betekenis aangezien het criterium van het sneller kunnen varen uiteraard overweegt.

In *onderdeel j* verwijst het Scheepvaartreglement voor wat betreft het begrip «vaarweg» naar de onder art. 1.00 opgesomde wateren. Aangezien dit reglement meer het karakter heeft van een bijzonder reglement zou een algemene formulering zoals het BPR in art. 1.01, onderdeel v, geeft niet zinvol zijn.

Onderdeel k is gelijk aan art. 1.01, onderdeel w, BPR.

In *onderdeel l* tenslotte wordt voor het begrip «bevoegde autoriteit» verwezen naar de bij het reglement behorende bijlage I, waarin voor de uitvoering van de verschillende artikelen van het reglement, waarin het begrip voorkomt, is aangegeven welke Belgische c.q. Nederlandse ambtenaren zijn aangewezen.

Art. 1.02 De schipper

Het eerste lid van dit artikel komt in beginsel overeen met art. 1.01, eerste lid, BPR. Niet is onder dit begrip «degene die de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting» gebracht, aangezien hiervoor in het Scheepvaartreglement geen regeling is voorzien.

Het tweede en het derde lid van dit artikel komen overeen met de overeenkomstige bepalingen van art. 1.01 BPR.

Het Scheepvaartreglement kent geen regeling voor de verantwoordelijkheid in de gevallen van stilliggende schepen zonder schipper zoals deze in het BPR is opgenomen en in 1989 is gewijzigd bij het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (vgl. artikel 1.02, vierde lid, BPR).

Art. 1.03 Verplichtingen van de bemanning

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 1.03 BPR. De bepaling strekt zich echter niet uit tot personen die niet tot de bemanning kunnen worden gerekend.

Art. 1.04/1.05 Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement

De belangrijke artikelen 1.04 en 1.05 BPR zijn in het Scheepvaartreglement overgenomen, echter in een gecombineerde redactie waarbij de inhoud van deze artikelen in één zin is weergegeven. Om de uniformiteit met het CEVNI toch vast te houden is de regeling met de eveneens gecombineerde nummering «1.04/1.05» aangeduid.

Art. 1.06 Gebruik van de vaarweg

In tegenstelling tot art. 1.06 BPR waarin met een algemene formulering het beginsel is neergelegd dat een schip niet mag deelnemen aan de scheepvaart indien zijn afmetingen en andere eigenschappen niet in overeenstemming zijn met de karakteristieken van de vaarweg, stelt het overeenkomstige artikel in het Scheepvaartreglement exact de maximaal toegelaten afmetingen vast met de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om bij bijzondere omstandigheden kleinere afmetingen vast te stellen. Voorts is een ontheffingsmogelijkheid voorzien. Een dergelijke bepaling kent het BPR thans in art. 9.02, tweede lid, dat bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is toegevoegd.

Art. 1.07 Belading

Het eerste lid komt inhoudelijk overeen met art. 1.07, eerste lid, BPR. In het tweede lid is als element voor de stabiliteit het aantal passagiers aan boord toegevoegd. De verplichting het uitzicht vanuit de stuurhut niet te belemmeren is vereenvoudigd weergegeven; met name behoefde, gezien de situatie op de Gemeenschappelijke Maas, niet het criterium van een minimaal uitzicht vanaf 350 m voor de boeg te worden opgenomen.

Art. 1.09 Sturen van een schip

In dit artikel is het eerste lid gelijk aan art. 1.09, eerste lid, BPR. Dit geldt ook voor het tweede lid, met uitzondering van het aparte leeftijdscriterium voor kleine motorboten, zodat dit voor alle motorboten geen snelle motorboten zijnde op 16 jaar is gesteld. Gezien het belang van de regeling van het varen met snelle motorboten in het Scheepvaartreglement zijn in dit artikel twee nieuwe leden opgenomen. Overeenkomstige bepalingen zijn in het BPR thans opgenomen bij het Vijfde wijzigingsbesluit

Binnenvaartpolitiereglement. Het derde lid komt aldus in hoofdzaak overeen met art. 1.09, vierde lid, BPR, zij het dat ook de mogelijkheid is voorzien dat door een 16-jarige wordt gestuurd indien deze wordt bijgestaan door een ten minste 18-jarige. Het vierde lid van het Scheepvaartreglement komt overeen met art. 8.06, tweede lid, BPR, en het vijfde lid met art. 8.04, eerste lid onder a, BPR. Het zesde lid komt in hoofdzaak overeen met art. 1.09, derde lid, BPR, doch hierin is niet overgenomen de bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement toegevoegde bepaling inzake het compenseren van het uitzicht door middel van optische hulpmiddelen.

Art. 1.10 Scheepsbescheiden

Dit artikel heeft zowel een beperktere werking als het bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement in het BPR opgenomen art. 1.10 doordat het slechts op vrachtschepen van toepassing is en vereist voorts slechts de aanwezigheid van twee documenten, het certificaat van onderzoek of het document dat hiervoor in de plaats treedt en de meetbrief. Het eerstgenoemde document komt in de opsomming van art. 1.10 BPR echter juist niet voor, aangezien deze materie in de Binnenschepenwet is geregeld. Het BPR vereist nog een aantal andere documenten: de ADNR-bescheiden, het vaarbewijs, het radardiploma en zowel de handleiding als de machtiging voor de marifoon.

Art. 1.11 Reglement aan boord

Dit artikel is gelijk aan art. 1.11 BPR.

Art. 1.12 Buiten boord uitsteken van voorwerpen – verlies van voorwerpen – hindernissen

Dit artikel komt vrijwel geheel overeen met art. 1.12 BPR. Het is echter iets vereenvoudigd. Zo is het niet van toepassing op drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen ten aanzien waarvan het Scheepvaartreglement in het geheel geen regelingen bevat. Dit geldt derhalve ook voor de volgende artikelen van hoofdstuk 1.

Art. 1.13 Bescherming van verkeerstekens

Dit artikel komt overeen met art. 1.13 BPR.

Art. 1.14 Beschadiging van waterstaatswerken

Dit artikel komt overeen met art. 1.14 BPR.

Art. 1.15 Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen

Het eerste en het derde lid van dit artikel komen in belangrijke mate overeen met art. 1.15 BPR. Opvallend is echter dat het verbod zich niet slechts tot schepen richt maar algemeen is geformuleerd. Het artikel richt zich derhalve ook tot andere personen dan die zich op een schip bevinden. Voorts is in het tweede lid een overeenkomstig verbod opgenomen voor het in het water brengen van petroleumprodukten, oliehoudend afval enz. Deze materie regelt het BPR niet en is op andere delen van de Maas voorbehouden aan de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet chemische afvalstoffen.

Art. 1.17 Vastgevaren of gezonken schepen – aangifte van ongevallen

Dit artikel komt overeen met art. 1.17 BPR.

Art. 1.18 Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

Dit artikel komt overeen met art. 1.18 BPR.

Art. 1.19 Aanwijzingen

Dit artikel komt overeen met art. 1.19 BPR zoals dit luidde vóór de laatste wijziging bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaart-politiereglement. De bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen berust thans direct op art. 9 Scheepvaartverkeerswet. In het BPR wordt thans het begrip «verkeersaanwijzing» gebezigd, welk begrip in de SVW is gedefiniëerd. Het derhalve voor Nederland verouderde begrip «aanwijzing» wordt echter geacht dezelfde betekenis te hebben als «verkeersaanwijzing».

Art. 1.20 Verlenen van medewerking aan ambtenaren

Het eerste lid van dit artikel komt overeen met art. 1.20 BPR. Het Scheepvaartreglement heeft in een tweede lid de verplichting toegevoegd tot het ter inzage verstrekken van het certificaat verbonden aan het kenteken van een snelle motorboot. Het BPR kent een overeenkomstige verplichting in art. 8.01, vierde lid.

Art. 1.22 Voorschriften van tijdelijke aard

Anders dan in het BPR, maar op overeenkomstige wijze als in het RPR, is in het Scheepvaartreglement voor bijzondere gevallen de mogelijkheid voorzien van wijziging of aanvulling van het reglement bij bekendmaking van de bevoegde autoriteit. Deze voorschriften moeten in die gevallen in het belang van de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart noodzakelijk zijn en zij kunnen voorts slechts een tijdelijke geldigheid hebben. Bij de hierbedoelde voorschriften kan van het Scheepvaartreglement worden afgeweken. Als bevoegde autoriteit is voor Nederland aangewezen de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg; hij dient bij de uitvoering van dit artikel te handelen «na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen» (vgl. bijlage I).

Art. 1.23 Melden van en toestemming voor evenementen

Dit artikel is in hoofdzaak gelijk aan art. 1.23 BPR, maar het eerste lid is zodanig algemeen geformuleerd dat het ook van toepassing is op evenementen waarbij geen schepen betrokken zijn. Deze mogelijkheid is in het BPR overigens eveneens in het leven geroepen door de toevoeging van art. 1.23, derde lid, bij het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaart-politiereglement.

HOOFDSTUK 2 – KENTEKENS

Art. 2.01 Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 2.01 BPR.

Art. 2.02 Kentekens van kleine schepen

Het eerste tot en met het derde lid van dit artikel komen overeen met art. 2.02 BPR. In een vierde lid is in het Scheepvaartreglement de regeling toegevoegd voor het voeren van registratietekens door snelle motorboten. Het BPR kent een overeenkomstige regeling in art. 8.01, eerste lid. De in art. 8.01, tweede lid, voorziene mogelijkheid om op waterscooters registratietekens in kleinere letters en cijfers aan te brengen is in het Scheepvaartreglement niet opgenomen. De basis van de registratieplicht en de wijze van registratie zijn in het BPR in art. 8.01 geregeld. Aangezien art. 2.02, vierde lid, van het Scheepvaartreglement verwijst naar «een bijzonder kenteken dat is ... toegekend door ... de Rijksdienst voor het wegverkeer», waarmee alleen op het in art. 8.01 BPR geregelde registratieteken kan zijn bedoeld, is de BPR-registratie indirect ook op de Gemeenschappelijke Maas van toepassing.

Art. 2.02a Uitrusting en constructie van kleine schepen

Hoewel de titel van hoofdstuk 2 zulks niet zou doen vermoeden (en de CEVNI-systematiek een dergelijke bepaling niet kent) is hierin een extra artikel toegevoegd wat een aantal uitrustings- en constructie-eisen voor kleine, tot de recreatievaart behorende schepen bevat. Het tweede lid, dat extra eisen voor snelle motorboten bevat, vindt een vergelijkbare regeling in art. 8.03 BPR. De in laatstgenoemd artikel opgenomen eisen met betrekking tot een reddingsvest of drijfkussen en een brandblusapparaat zijn in het Scheepvaartreglement in het algemene eerste lid terug te vinden.

HOOFDSTUK 3 - OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Art. 3.01 Toepassing

Dit artikel komt overeen met art. 3.01, eerste tot en met vierde lid, BPR.

Art. 3.01a Begripsbepalingen

Dit artikel komt overeen met art. 3.01a BPR.

Art. 3.02 Lichten

Dit artikel komt overeen met art. 3.02, eerste lid, BPR zoals dit luidde vóór het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. Bij dit wijzigingsbesluit zijn in dit artikel een drietal leden toegevoegd die een regeling bevatten inzake het gebruik van goedgekeurde navigatielantaarns. Art. 3.02, vierde lid, BPR zondert kleine schepen uit van de verplichting om navigatielantaarns voorzien van een keurmerk te gebruiken.

Art. 3.03 Borden en vlaggen

Dit artikel komt overeen met art. 3.03 BPR. De in het derde lid vermelde standaardafmeting is echter 0,60 m in plaats van 1 m.

Art. 3.04 Cilinders, bollen, kegels en ruiten

Dit artikel komt overeen met art. 3.04 BPR. De bepalingen die in het BPR over het eerste en tweede lid verdeeld zijn, zijn in het Scheepvaartreglement gezamenlijk in het eerste lid weergegeven.

Art. 3.05 Verboden tekens

Dit artikel is gelijk aan art. 3.05 BPR.

Art. 3.06 Noodlichten

Dit artikel komt overeen met art. 3.06 BPR.

Art. 3.07 Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen

Dit artikel is gelijk aan art. 3.07 BPR.

Art. 3.08 Lichten van alleenvarende motorschepen

Dit artikel komt overeen met art. 3.08, eerste, tweede en zevende lid, BPR. Voor de hoogte van het toplicht kan in het Scheepvaartreglement echter worden volstaan met 5 m. Deze vermindering ten opzichte van het BPR van 6 m naar 5 m is ontleend aan het CEVNI en aan het RPR. Het BPR zal nog analoog worden gewijzigd.

Art. 3.09 Lichten van slepen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 3.09 BPR. Het Scheepvaartreglement kent echter geen regeling van «assisteren», geen slepen met meer dan één sleepboot en geen gesleepte schepen van langer dan 110 m noch gesleepte zeeschepen. De hoogte van het toplicht is wederom 5 m.

Art. 3.11 Lichten van gekoppelde samenstellen

Dit artikel komt overeen met art. 3.11, eerste en vijfde lid, BPR.

Art. 3.12 Lichten van zeilschepen

Dit artikel komt overeen met art. 3.12, eerste en vierde lid, BPR. Het houdt geen rekening, zoals het BPR in het tweede en derde lid doet, met zeilschepen die wat hun lichten betreft voldoen aan de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Art. 3.13 Lichten van kleine schepen

Dit artikel komt overeen met art. 3.13, eerste tot en met vijfde lid, BPR.

Art. 3.18 Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 3.18 BPR. De twee rode rondomschijnende lichten onder elkaar die art. 3.18, tweede lid, BPR voor zeeschepen toelaat komen in het Scheepvaartreglement niet voor. Het Scheepvaartreglement voegt voorts voor kleine schepen de mogelijkheid toe om het heen en weer gezwaaide rode licht te vervangen door een wit licht.

Art. 3.20 Lichten van stilliggende schepen

Het eerste lid van dit artikel is gelijk aan art. 3.20, eerste lid, BPR. Het tweede lid is gelijk aan art. 3.20, vierde lid, BPR. Het derde en het vierde lid komen overeen met art. 3.20, vijfde en zesde lid, BPR, zij het dat het in

het BPR in het vijfde lid, onder e, vermelde uitzonderingsgeval is weggelaten.

Art. 3.27 Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaaren of gezonken schepen

Dit artikel is gelijk aan art. 3.27 BPR.

Art. 3.28 Bijkomende lichten van schepen, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Het eerste lid van dit artikel komt overeen met art. 3.28, eerste lid, BPR voorzover dit van toepassing is op gemeerde schepen en geankerde kleine schepen. In het BPR is thans een wat extensievere interpretatie van de mate van hinder mogelijk, doordat bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement de bepaling zo is gewijzigd dat door de formulering «dat daardoor een gevaar voor de scheepvaart kan worden gevormd» duidelijker ook de ankerkabels en -kettingen in het voorschrift zijn betrokken.

Het tweede lid geeft een iets ander voorschrift dan art. 3.28, derde en vierde lid, BPR, dat een boei voorzien van een radarreflector voor schepen en een boei voorzien van een wit gewoon rondomschijnend licht *en* een radarreflector voor drijvende werktuigen voorschrijft. Het Scheepvaartreglement eist voor alle schepen een boei voorzien van een wit gewoon rondomschijnend licht.

Art. 3.29 Dagtekens van slepen

Het eerste tot en met het derde lid van dit artikel komen overeen met art. 3.29, eerste tot en met derde lid, BPR. Het vierde lid is gelijk aan art. 3.29, vijfde lid, BPR. Zie ook de toelichting bij art. 3.09.

Art. 3.30 Dagteken van schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en een motor worden voortbewogen

Dit artikel komt overeen met art. 3.30 BPR. Het BPR spreekt in plaats van «dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen» over: dat onder zeil vaart. Aldus wordt duidelijk gemaakt dat een schip dat de zeilen heeft gehesen maar daaraan geen voortstuwing kan ontleen toch onder dit voorschrift valt. Het Scheepvaartreglement gebruikt voorts het woord «motor» in plaats van: mechanische middelen tot voortbeweging.

Art. 3.35 Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 3.35 BPR. De twee zwarte bollen voor zeeschepen zijn uiteraard weer niet uit het BPR overgenomen.

Art. 3.41 Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaaren of gezonken schepen

Dit artikel is gelijk aan art. 3.41 BPR.

Art. 3.42 Bijkomend dagteken van ankers van schepen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 3.42 BPR. In het Scheepvaartreglement hoeft de ankerboei echter niet te zijn uitgerust met een radarreflector.

Art. 3.45 Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren

Dit artikel komt overeen met art. 3.45 BPR.

Art. 3.46 Noodtekens

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 3.46 BPR.

HOOFDSTUK 4 – GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Art. 4.01 Algemene bepalingen

Dit artikel is in hoofdzaak gelijk aan art. 4.01 BPR. Aangezien het Scheepvaartreglement echter geen bijlage inzake geluidsseinen kent (vgl. bijlage 6 BPR) is deze materie, voorzover voor de Gemeenschappelijke Maas relevant, in de artikelen van hoofdstuk 4 opgenomen. Het eerste lid van artikel 4.01 bevat aldus hetgeen als begripsbepalingen in de aanvang van bijlage 6 BPR onder «toelichting» is vermeld.

Art. 4.02 Geven van geluidsseinen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 4.02 BPR. De algemene geluidsseinen, die in het BPR in de afdeling A van bijlage 6 zijn opgenomen, worden in het Scheepvaartreglement in het eerste lid van art. 4.02 vermeld. In het tweede lid wordt voor kleine schepen niet vermeld het noodsein.

Art. 4.03 Verboden geluidsseinen

Dit artikel is gelijk aan art. 4.03, eerste lid, BPR.

HOOFDSTUK 5 – VERKEERSTEKENS

Art. 5.01 Vaststelling van de verkeerstekens

Het eerste lid van dit artikel komt overeen met art. 5.01, eerste lid, BPR. Het tweede lid is gelijk aan art. 5.05 BPR.

De verkeerstekens die krachtens het Scheepvaartreglement kunnen worden geplaatst zijn opgenomen in de bij het reglement behorende bijlagen II en III. Deze bijlagen komen respectievelijk overeen met de bijlagen 7 en 8 BPR, een en ander voorzover het verkeerstekens betreft die voor toepassing op de Gemeenschappelijke Maas relevant kunnen zijn.

Art. 5.02 Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

Het eerste lid van dit artikel komt qua systematiek overeen met art. 5.02, eerste lid, BPR. Als bevoegde autoriteit is in de bijlage I de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met zijn Belgische ambtgenoot van Bruggen en Wegen aangegeven.

Het tweede lid van dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 5.07 BPR. Voor Nederland zijn op deze materie thans de artt. 5 en 30 SVW van toepassing.

HOOFDSTUK 6 – VAARREGELS

Art. 6.01 Begripsbepalingen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.01 BPR. Echter is in plaats van het begrip «naderen op tegengestelde koersen» het begrip «recht tegen elkaar insturen» gedefiniëerd. Dit begrip wordt in een aantal artikelen van het Scheepvaartreglement gebruikt. In art. 6.01, eerste lid onder a, BPR is dit begrip vervangen door «naderen op tegengestelde koersen» bij het Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Art. 6.02 Kleine schepen – algemene bepalingen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.02, eerste en tweede lid, BPR. Het Scheepvaartreglement spreekt niet van amfibievoertuigen, noch van de in art. 6.01a BPR geregelde luchtkussenvaartuigen en draagvleugelboten. Ook ontbreekt een algemene regeling van de maximum snelheid van snelle motorboten zoals bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement in art. 6.02, derde lid, BPR is toegevoegd.

Art. 6.03 Algemene beginselen

Dit artikel is vrijwel gelijk aan art. 6.03 BPR.

Art. 6.03a Koers kruisen

Dit artikel is vrijwel gelijk aan art. 6.03a BPR.

Op zich kan het verwonderlijk worden geacht dat in een Scheepvaartreglement dat slechts van toepassing is op enkele vaarweggedeelten met het karakter van een rivier vaarregels voor koers kruisen zijn opgenomen. Volgens traditionele opvattingen komen deze op een rivier niet voor. Vergelijk het Rijnvaartpolitiereglement. Gezien vanuit het oogpunt van de beroepsvaart is op een rivier slechts plaats voor ontmoeten, oplopen, keren, verlaten van een ankerplaats of een ligplaats of het gedrag bij samenkomst van vaarwegen. Voor het onderhavige vaargebied kan echter worden gesteld dat het in hoofdzaak door de kleinere recreatievaart wordt gebruikt. En met name tussen kleine schepen onderling kan het ook op een rivier voorkomen dat er sprake is van feitelijke situaties waarbij de gedragsregels voor kruisende koersen uitkomst kunnen bieden.

In het derde lid is voor de vaarregels tussen zeilschepen onderling verzuimd de regel over te nemen dat dit lid niet geldt tussen een klein schip en een ander schip, waarmede in het BPR bedoeld werd te bereiken dat ook in deze situaties de wijkplicht van kleine schepen vóórgaat. Op de Gemeenschappelijke Maas vervalt het onderscheid tussen grote en kleine schepen derhalve bij de toepassing van de zeilregels.

Art. 6.04 Recht tegen elkaar insturen – hoofdregel

Dit artikel is in hoofdzaak gelijk aan art. 6.04, eerste tot en met derde lid, BPR met dien verstande dat het Scheepvaartreglement niet het begrip «naderen op tegengestelde koersen» hanteert doch het, voor wat betreft het BPR, oudere begrip «recht tegen elkaar insturen».

Art. 6.05 Recht tegen elkaar insturen

Dit artikel komt overeen met art. 6.05 BPR. Uiteraard wordt weer niet het begrip «naderen op tegengestelde koersen» gebruikt. Voorts is in het Scheepvaartreglement de gedetailleerde omschrijving van de uitvoering van het blauwe bord weggelaten.

Art. 6.09 Voorbijlopen – algemene bepalingen

Dit artikel is gelijk aan art. 6.09 BPR.

Art. 6.10 Voorbijlopen – gedrag en seinen der schepen

Dit artikel is vrijwel gelijk aan art. 6.10 BPR.

Art. 6.13 Keren

Dit artikel is gelijk aan art. 6.13, eerste tot en met vierde lid, BPR.

Art. 6.14 Gedrag bij vertrek

Dit artikel komt overeen met art. 6.14 BPR.

Art. 6.15 Verbod zich in de tussenruimte tussen de lengten van een sleep te begeven

Dit artikel is gelijk aan art. 6.15 BPR.

Art. 6.16 Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van het hoofdvaarwater

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.16, eerste tot en met derde en vijfde lid, BPR. De tekst van het Scheepvaartreglement is op een enkel punt wat vereenvoudigd en hierin behoefde uiteraard niet de regeling door verkeerstekens als voorzien in het vierde en het zesde tot en met achtste lid van het overeenkomstige artikel in het BPR te worden opgenomen.

Art. 6.17 Op gelijke hoogte varen – verbod dicht langs een varend schip te varen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.17, eerste en derde lid, BPR. Een regeling voor waterskiërs enz. is niet zoals in het BPR in het vierde lid van dit artikel overgenomen, maar komt aan de orde in het uitgebreidere nieuwe artikel 6.33b.

Art. 6.18 Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.18 BPR.

Art. 6.19 Zich laten drijven

Dit artikel is gelijk aan art. 6.19 BPR.

Art. 6.20 Hinderlijke waterbeweging

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.20 BPR. Gezien de weinig gecompliceerde situatie op de Gemeenschappelijke Maas kon het artikel echter sterk worden vereenvoudigd.

Art. 6.21 Manoeuvrbaarheid van schepen en van samenstellen

Dit artikel is gelijk aan art. 6.21, eerste lid, BPR.

Art. 6.30 Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 6.30 BPR. Een bepaling als opgenomen in het vierde lid, bepalende dat een sleep vóór stroom niet op radar mag varen, is in het BPR bij het Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement vervallen.

Het Scheepvaartreglement kent verder niet het mistlicht.

Art. 6.31 Geluidsein van een schip dat stilligt of dat is vastgevaaren

Dit artikel is gelijk aan art. 6.31, eerste tot en met derde lid, BPR. Hoewel de titel de bedoeling aangeeft om dit artikel ook op vastgevaaren schepen van toepassing te doen zijn, blijkt zulks niet uit de tekst. In het BPR is dit in art. 6.31, zesde lid, geregeld.

Art. 6.33 Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten

Dit artikel is gelijk aan art. 6.33, eerste, tweede en vierde lid, BPR.

Art. 6.33a Snelheid

Dit artikel, dat evenals de nog hierna volgende artikelen van hoofdstuk 6 gezien de systematiek van het CEVNI van een toegevoegde nummering is voorzien, regelt een algemene maximum snelheid van 16 km/u op de Gemeenschappelijke Maas. Het BPR kent een dergelijke algemene maximum snelheid alleen voor snelle motorboten (art. 6.02, derde lid). In het systeem van het BPR kunnen door de beheerders voorts gebieden worden aangewezen waar sneller mag worden gevaaren. Het onderhavige artikel stelt dergelijke snelvaarzones vast in het derde lid. Het tweede lid stelt voorts nog een zone vast waar een algemene maximum snelheid van 9 km/u geldt.

Het vierde lid bevat de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit de in artikel 6.33a bedoelde vakken te wijzigen. Voor een dergelijke wijziging is derhalve niet de in artikel 6 van de Overeenkomst voorziene procedure voor wijziging van het reglement van toepassing. De bevoegde autoriteit in deze is weer de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met zijn Belgische collega van Bruggen en Wegen. De afkondiging van de wijziging bij een bekendmaking is hierbij een vereiste.

Art. 6.33b Varen met snelle motorboten – waterskiën

Het eerste lid van dit artikel komt overeen met de regeling in art. 8.04, eerste lid onder c, en 8.06, derde lid, BPR. Toegevoegd is het vermijden van hinder of gevaar voor gebruikers van de «aanhorigheden» van de vaarweg.

Interpretatie van de praktijk in deze zal waarschijnlijk moeten uitwijzen welke gevallen hieronder zullen kunnen worden gebracht. Kennelijk is niet gedacht aan het vermijden van geluidhinder aangezien dit in het tweede lid afzonderlijk is geregeld (vgl. art. 8.04, tweede en derde lid, BPR).

Het derde lid beperkt het snelvaren op de in artikel 6.33a hiervoor aangewezen vakken voor een aantal gevallen die kennelijk zijn ontleend aan de oude reglementen snelle motorboten. Het BPR vermeldt dergelijke uitzonderingen niet meer afzonderlijk. Het verschil zal in de praktijk echter niet zeer groot zijn. Allereerst is in art. 6.02, derde lid, niet de mogelijkheid voorzien om snelvaren des nachts toe te staan, en voorts worden de gebieden waar snelvaren is toegestaan steeds zo gekozen dat situaties als bedoeld in het onderhavige artikel onder c), d) en e) zich niet kunnen voordoen. Het verbieden van snelvaren bij een zicht van minder dan

150 m is in het BPR overbodig aangezien dit dan op grond van art. 6.30 in zijn algemeenheid voor schepen die niet op radar varen reeds niet is toegestaan.

Het vierde lid staat waterskiën toe op dezelfde vakken als waarop het snelvaren is toegestaan. Op de Gemeenschappelijke Maas wordt derhalve een ander beleid gevoerd als op de wateren waar het BPR van toepassing is. Op de laatstbedoelde wateren wordt het snelvaren en het waterskiën principiële uit elkaar gehouden in het belang van de veiligheid van de waterskiërs.

Art. 6.33c Plankzeilen, zwemmen en duiken

Het hierboven aangehaalde belang van de veiligheid van zwemmers e.d. heeft kennelijk wel ten grondslag gelegen aan het onderhavige artikel dat activiteiten die in het geheel niet met snelvaren te verenigen zijn in de daarvoor gereserveerde vakken verbiedt.

Art. 6.33d Stiltezone voor sportvissers

Nog een bijzondere zonering geeft het onderhavige artikel dat in het belang van het sportvissen op enkele oevergedeelten, die daarvoor zeer in trek zijn, het varen met elk motorschip in de nabijheid van die oevers verbiedt.

Art. 6.33e Verboden activiteiten

Het laatste «toegevoegde» artikel verbiedt het zg. parasailen boven de gemeenschappelijke Maas. Het verbod heeft zowel betrekking op parasailers die door een snelle motorboot worden voortgetrokken als op deze activiteit wanneer wordt gebruik gemaakt van een voertuig op de wal.

HOOFDSTUK 7 – REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Art. 7.01 Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met art. 7.01, eerste en derde lid, BPR.

Art. 7.02 Ligplaats nemen (ankeren en meren)

Het eerste lid van dit artikel volgt een omgekeerde systematiek als art. 7.01, eerste lid, BPR, die uitgaat van het beginsel: «ligplaats nemen is verboden tenzij het is toegestaan». Dit systeem komt sinds het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement ook voor in het BPR ten aanzien van de Rijkswateren (art. 9.03).

De bevoegde autoriteit heeft bij het aanwijzen van plaatsen waar het ligplaats nemen is toegestaan de keuze tussen het aanwijzen van vakken door middel van een bekendmaking (eerste lid onder a) dan wel door het plaatsen van een der verkeerstekens E.5 tot en met E.7 (eerste lid onder b). Het onder c bedoelde geval betreft het noodgedwongen ligplaats nemen bij slecht zicht.

De in het tweede lid geregelde toestemming van de bevoegde autoriteit, benodigd voor het uitleggen van een meerboei, ziet uiteraard op de veiligheid van de scheepvaart en voorkomt dat in drukke gebieden meerboeien in zo grote getale of op zodanige plaatsen worden gelegd dat de vaart hierdoor gehinderd kan worden.

Het derde lid komt overeen met art. 9.03, vijfde lid, BPR. Echter wordt

niet uitdrukkelijk vermeld dat aan een ontheffing voorwaarden kunnen worden verbonden.

Art. 7.08 Toezicht

Dit artikel komt overeen met art. 7.08, tweede lid, BPR.

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

Inhoudsopgave¹**Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**

Artikel	
1.00	Toepassingsgebied
1.01	Betekenis van enige uitdrukkingen
1.02	De schipper
1.03	Verplichtingen van de bemanning
1.04/1.05	Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement
1.06	Gebruik van de vaarweg
1.07	Belading
1.08	(niet overgenomen)
1.09	Sturen van een schip
1.10	Scheepsbescheiden
1.11	Reglement aan boord
1.12	Buiten boord uitsteken van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen
1.13	Bescherming van verkeerstekens
1.14	Beschadiging van waterstaatswerken
1.15	Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen
1.16	(niet overgenomen)
1.17	Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen
1.18	Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater
1.19	Aanwijzingen
1.20	Verlenen van medewerking aan ambtenaren
1.21	(niet overgenomen)
1.22	Voorschriften van tijdelijke aard
1.23	Melden van en toestemming voor evenementen

Hoofdstuk 2. Kentekens

Artikel	
2.01	Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen
2.02	Kentekens van kleine schepen
2.02a	Uitrusting en constructie van kleine schepen

Hoofdstuk 3. Optische tekens van schepen

Artikel	
3.01	Toepassing
3.01a	Begripsbepalingen
3.02	Lichten
3.03	Borden en vlaggen
3.04	Cylinders, bollen, kegels en ruiten
3.05	Verboden tekens
3.06	Noodlichten
3.07	Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen
3.08	Lichten van alleen varende motorschepen
3.09	Lichten van slepen
3.10	(niet overgenomen)
3.11	Lichten van gekoppelde samenstellen

¹ Bij de nummering van hoofdstukken en artikelen van dit reglement is rekening gehouden met het Europese uniforme stelsel van verkeersregels en verkeerstekens (Code européen des voies de navigation intérieure; CEVNI) vastgesteld bij resoluties van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (zie de resolutie nr. 24 van 15 november 1985), en met het eveneens daarop gebaseerde Rijnvaartpolitiereglement 1983. In verband daarmee zijn in bepaalde gevallen nummers van artikelen overgeslagen, waarbij dan wordt vermeld «niet overgenomen», en zijn in andere gevallen artikelen of leden daarvan toegevoegd onder additionele nummers (zie bijv. de artikelen 6.33a e.v.).

3.12	Lichten van zeilschepen
3.13	Lichten van kleine schepen
3.14-3.17	(niet overgenomen)
3.18	Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvrerbaar worden
3.19	(niet overgenomen)
3.20	Lichten van stilliggende schepen
3.21-3.26	(niet overgenomen)
3.27	Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen
3.28	Bijkomende lichten van schepen, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen
3.29	Dagtekens van slepen
3.30	Dagteken van schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en een motor worden voortbewogen
3.31-3.34	(niet overgenomen)
3.35	Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden
3.36-3.40	(niet overgenomen)
3.41	Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen
3.42	Bijkomend dagteken van ankers van schepen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen
3.43-3.44	(niet overgenomen)
3.45	Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren
3.46	Noodtekens
3.47-3.54	(niet overgenomen)

Hoofdstuk 4. Geluidsseinen van schepen

Artikel	
4.01	Algemene bepalingen
4.02	Geven van geluidsseinen
4.03	Verboden geluidsseinen

Hoofdstuk 5. Verkeerstekens

Artikel	
5.01	Vaststelling van de verkeerstekens
5.02	Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

Hoofdstuk 6. Vaarregels

Artikel	
6.01	Begripsbepalingen
6.02	Kleine schepen; algemene bepalingen
6.03	Algemene beginselen
6.03a	Koers kruisen
6.04	Recht tegen elkaar insturen; hoofdregel
6.05	Recht tegen elkaar insturen
6.06-6.08	(niet overgenomen)
6.09	Voorbijlopen; algemene bepalingen
6.10	Voorbijlopen; gedrag en seinen der schepen
6.11-6.12	(niet overgenomen)
6.13	Keren
6.14	Gedrag bij vertrek

6.15	Verbod zich in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep te begeven
6.16	Uitvaren en invaren van havens en neven- vaarwegen en het daarbij invaren of oversteken van de hoofdvaarweg
6.17	Op gelijke hoogte varen; verbod dicht langs een varend schip te varen
6.18	Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen
6.19	Zich laten drijven
6.20	Hinderlijke waterbeweging
6.21	Manoeuvreerbaarheid van schepen en samenstellen
6.22-6.29	(niet overgenomen)
6.30	Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht
6.31	Geluidsseinen van een schip dat stilligt of dat is vastgevaren
6.32	(niet overgenomen)
6.33	Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten
6.33a	Snelheid
6.33b	Varen met snelle motorboten; waterskiën
6.33c	Plankzeilen, zwemmen en duiken
6.33d	Stiltezone voor sportvissers
6.33e	Verboden activiteiten

Hoofdstuk 7. Regels voor het ligplaats nemen

Artikel

7.01	Algemene beginselen voor het ligplaats nemen
7.02	Ligplaats nemen (ankeren en meren)
7.03-7.07	(niet overgenomen)
7.08	Toezicht

Bijlagen

Bijlage I	De bevoegde autoriteit
Bijlage II	Verkeerstekens
Bijlage III	Markering van het vaarwater

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.00 Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de Gemeenschappelijke Maas. Hieronder worden verstaan de tot de Maas behorende wateren:

- a. van de grens bij grenspaal 45 (Lixhe) tot de grens bij grenspaal 49 (Klein Ternaaien) met inbegrip van het – als gevolg van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder f, van het op 24 februari 1961 te Brussel gesloten verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal – rechtgetrokken en genormaliseerde gedeelte en met uitzondering van de twee meest benedenstrooms gelegen afgesneden rivierbochten; en
- b. van de grens bij grenspaal 106 (Smeermaas-Borgharen) tot de grens bij grenspaal 126 (Kessenich-Stevensweert).

Artikel 1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. schip: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;
- b. motorschip: een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor het zich verplaatsen over een kleine afstand of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd;
- c. zeilschip: een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt is een motorschip;
- d. sleep: een samenstel van één of meer motorschepen en één of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voortbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen;
- e. gekoppeld samenstel: een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel;
- f. drijvend werktuig: een drijvende constructie (bouwsel), met mechanische werktuigen, die (dat) is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt;
- g. klein schip: een schip waarvan de lengte minder dan 20 m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van:
 - een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of langszijde vastgemaakt mede te voeren;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
- h. samenstel:
 - een sleep;
 - een duwstel;
 - een gekoppeld samenstel;
 - een samenstel van één of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

- i. snelle motorboot: een race-, glij- of speedboot dan wel soortgelijk klein schip dat met een snelheid van meer dan 20 km/u vaart of kan varen;
- j. vaarweg: alle wateren bedoeld in artikel 1.00;
- k. vaarwater: het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt;
- l. bevoegde autoriteit: de ambtenaar of ambtenaren bedoeld in de bijlage I.

Artikel 1.02 De schipper

1. In dit reglement wordt onder de schipper verstaan degene die een schip of een samenstel voert.
2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.
3. De schipper van een schip dat deel uitmaakt van een samenstel moet de aanwijzingen van de schipper van het samenstel opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke aanwijzingen niet worden gegeven, alle maatregelen nemen, die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden.

Artikel 1.03 Verplichtingen van de bemanning

De leden van de bemanning van een schip moeten de aanwijzingen opvolgen die hun door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Zij moeten medewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.

Artikel 1.04/1.05 Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart en naargelang de omstandigheden waarin een schip of een samenstel zich bevindt, alle maatregelen nemen die volgens de goede zeemanschap geboden zijn, zelfs indien hij daarvoor moet afwijken van de bepalingen van dit reglement of wanneer er geen uitdrukkelijke voorschriften voorzien zijn.

Artikel 1.06 Gebruik van de vaarweg

1. Een schip of een samenstel mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien:
 - de lengte meer is dan 100 m, de breedte meer is dan 12 m, of de diepgang meer is dan 2,80 m.
2. In geval van vloed, van waterschaarste, van werken of van maatregelen genomen in het algemeen belang kunnen de afmetingen voorzien in het eerste lid door de bevoegde autoriteit verminderd worden.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikel 1.07 Belading

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken die voor de vaarweg van kracht zijn.
2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading of door het aantal personen aan boord de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of het zicht vanuit de stuurhut wordt belemmerd.

Artikel 1.08

(niet overgenomen).

Artikel 1.09 Sturen van een schip

1. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien het bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 16 jaar oud persoon.
2. De bepaling betreffende de leeftijd geldt niet:
 - voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m;
 - voor een door spierkracht voortbewogen schip.
3. In afwijking van het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 18 jaar oud persoon of door een bekwaam persoon van tenminste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van tenminste 18 jaar oud.
4. Indien een snelle motorboot wordt gebruikt voor het trekken van één of meerdere waterskiërs moet de bestuurder worden vergezeld van een medeopvarende van tenminste 15 jaar oud.
5. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht tijdens het varen te zijn gezeten op de voor de bestuurder bestemde zitplaats.
6. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien diegene die het sturen verricht in de gelegenheid is alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder dient hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid te zijn geluidssignalen te horen; indien dit niet mogelijk is, dient een uitkijk of luisterpost die hem inlicht aanwezig te zijn.

Artikel 1.10 Scheepsbescheiden

1. Aan boord van een schip, bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moeten de volgende bescheiden aanwezig zijn:
 - a. het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt;
 - b. de meetbrief van het schip.
2. Deze bescheiden moeten telkens op verzoek van de bevoegde autoriteit worden getoond.

Artikel 1.11 Reglement aan boord

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn.
2. Dit artikel is niet van toepassing op een schip, niet zijnde een klein schip, zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

Artikel 1.12 Buiten boord uitsteken van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.
2. Een schip moet de ankers waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel voorhalen. Een stokanker moet binnenboord worden geplaatst.
3. Indien een schip een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het

voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.

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

Artikel 1.13 Bescherming van verkeerstekens

1. Een schip mag geen installaties van verkeerstekens gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen. Het mag deze installaties noch de daarop aangebrachte verkeerstekens beschadigen of ze ongeschikt maken voor hun bestemming.

2. Indien een schip een verkeersteken heeft verplaatst of beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

3. De schipper is verplicht het in het ongereede of beschadigd zijn van verkeerstekens onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

Artikel 1.14 Beschadiging van waterstaatswerken

Indien een schip een waterstaatswerk heeft beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

Artikel 1.15 Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen

1. Het is verboden in de vaarweg voorwerpen of stoffen te werpen, te laten vallen, te gieten of te laten afvloeien die een hindernis of een gevaar voor de scheepvaart of voor de andere gebruikers van de vaarweg zouden kunnen vormen of die het water zouden kunnen verontreinigen.

2. Het is verboden in de vaarweg petroleumprodukten of afval in welke vorm dan ook, of mengelingen daarvan, in de vaarweg te werpen, te gieten of te laten afvloeien.

3. Zo bij ongeluk voorwerpen of stoffen vermeld in het eerste of het tweede lid in het water geraken dan dient daarvan onmiddellijk kennis te worden gegeven in het kantoor van een der beheerders van de vaarweg of aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. Daarbij dient zo nauwkeurig mogelijk opgegeven te worden: de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt.

Artikel 1.16

(niet overgenomen).

Artikel 1.17 Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen

1. Indien een schip is vastgevaren of gezonken moet de schipper zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of, ingeval deze een ander lid der bemanning daartoe opdracht geeft, dit bemanningslid, moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven, zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.

2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd de verplichting de bij de artikelen 3.27 en 3.41 bedoelde lichten en dagtekens te tonen, zo spoedig mogelijk naderende schepen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van

de plaats van het ongeval, dat de schippers van deze schepen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

Artikel 1.18 Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

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

2. Een overeenkomstige verplichting geldt voor de schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.

Artikel 1.19 Aanwijzingen

1. De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart aan de schipper een aanwijzing geven.

2. De schipper is verplicht aan deze aanwijzing gevolg te geven.

Artikel 1.20 Verlenen van medewerking aan ambtenaren

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

2. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht het certificaat bedoeld in art. 2.02, vierde lid, op hun eerste vordering aan de met de handhaving van dit reglement belaste ambtenaren ter inzage te verstrekken.

Artikel 1.21

(niet overgenomen).

Artikel 1.22 Voorschriften van tijdelijke aard

De schipper moet de voorschriften van tijdelijke aard naleven die in bijzondere gevallen met het oog op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart door de bevoegde autoriteit worden vastgesteld en die door middel van een bekendmaking zijn afgekondigd. Hierbij kan worden afgeweken van bepalingen van dit reglement.

Artikel 1.23 Melden van en toestemming voor evenementen

1. Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement te doen plaats hebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.

2. Indien een gebeurtenis, zoals bedoeld in het eerste lid, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen of ze kan doen stremmen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben.

HOOFDSTUK 2. KENTEKENS

Artikel 2.01 Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien niet op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen zijn aangebracht:

a. hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan beide zijden van het schip en op motorschepen bovendien op een zodanige plaats, dat deze aanduiding van achteren zichtbaar is;

b. de thuishaven van het schip, hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde.

2. De kentekens, bedoeld in het eerste lid, moeten zijn aangebracht in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers met een hoogte voor de naam van tenminste 20 cm en voor de overige aanduidingen van tenminste 15 cm en met een breedte en een stamdikte die in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 2.02 Kentekens van kleine schepen

1. Een klein schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien hierop niet zijn aangebracht:

a. hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers;

b. de naam en de woonplaats van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip.

2. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of de buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht, dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid is het eerste lid, onder b, niet van toepassing op een door spierkracht voortbewogen schip noch op een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m.

4. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid moet een snelle motorboot ook nog voorzien zijn van een bijzonder kenteken dat is aangebracht aan weerszijden van de romp en toegekend is door:

a. ofwel in Nederland door de Rijksdienst voor het wegverkeer;

b. ofwel in België door het betrokken Bestuur van één der Gewesten.

Aan boord van een varende snelle motorboot moet het certificaat of document van het aan de eigenaar uitgereikte kenteken aanwezig zijn.

De afmetingen van de letters en cijfers moeten bedragen:

i. in het geval bedoeld onder a: hoogte tenminste 150 mm, breedte 100 mm, stamdikte 20 mm;

ii. in het geval bedoeld onder b: hoogte 210 mm, breedte 120 mm, stamdikte 40 mm.

Het voornoemde kenteken moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn; het moet licht van kleur zijn op donkere ondergrond of donker van kleur op lichte ondergrond.

Artikel 2.02a Uitrusting en constructie van kleine schepen

1. Een varend klein schip, niet bestemd of gebedoemd voor het vervoer van goederen, moet aan boord hebben:

a. een of meer pagaaien of roeipanen;

b. voor iedere persoon aan boord, binnen handbereik, hetzij een reddingsgordel, een reddingskussen of een reddingsvest;

c. een touw van 30 meter;

d. een of meer meertouwen van 10 m;

e. een anker of een dreg;

f. een hoosvat of een handpomp;

- g. een misthoorn of toeter;
 - h. een goedgekeurde poederblusser indien het een motorschip is.
2. Onverminderd het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze tevens voldoet aan de volgende eisen:
- a. de stuurinrichting moet deugdelijk en doelmatig zijn;
 - b. de inrichting van de boot en van de motor moet zodanig zijn dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen;
 - c. de (afgewerkte) uitlaatgassen moeten door een behoorlijk geluid-dempende inrichting worden afgevoerd;
 - d. de boot moet zijn voorzien van een technische inrichting waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand komen.

HOOFDSTUK 3. OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Artikel 3.01 Toepassing

- 1. Des nachts zijn op een varend schip de artikelen 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 en 3.18 en op een stilliggend schip de artikelen 3.20, 3.27 en 3.28 van toepassing.
- 2. Des daags zijn op een varend schip de artikelen 3.29, 3.30 en 3.35 en op een stilliggend schip de artikelen 3.41 en 3.42 van toepassing.
- 3. De artikelen 3.28 en 3.42 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevaren.
- 4. Wanneer het zicht dit vereist, moeten de voor des nachts voorgeschreven lichten ook des daags worden gevoerd.

Artikel 3.01a Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- a. toplicht: een wit krachtig licht dat schijnt over een boog van de horizon van 225° en wel aan elke zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars;
- b. boordlichten: een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde die elk schijnen over een boog van de horizon van 112°30' en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars;
- c. heklicht: een wit helder of gewoon licht dat schijnt over een boog van de horizon van 135° en wel aan elke zijde van het schip over 67°30' van recht achteruit;
- d. rondom schijnend licht: een licht dat schijnt over een boog van de horizon van 360°;
- e. hoogte:
 - hetzij: de hoogte boven het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken ter plaatse van de grootst toegelaten diepgang, zoals deze ingevolge de voorschriften omtrent het vlak van de grootst toegelaten diepgang van binnenschepen voor het schip is vastgesteld voor de Rijn of daarmee volgens die voorschriften gelijkgestelde vaarwegen;
 - hetzij: voor een schip dat niet is voorzien van inzinkingsmerken: de hoogte boven het bovenste doorlopende dek of bij gebreke hieraan boven het potdeksel.

Artikel 3.02 Lichten

Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren gelijkmatig, ononderbroken licht geven.

Artikel 3.03 Borden en vlaggen

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de borden en vlaggen die een schip ingevolge dit reglement moet voeren rechthoekig zijn.
2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.
3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de lengte en de hoogte elk tenminste 0,60 m bedragen.

Artikel 3.04 Cylinders, bollen, kegels en ruiten

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn. Zij kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.
2. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen tenminste als volgt zijn:
 - a. voor cylinders: een hoogte van 80 cm en een middellijn van 50 cm;
 - b. voor bollen: een middellijn van 60 cm;
 - c. voor kegels: een hoogte van 60 cm en een middellijn van het grondvlak van 60 cm, zodanig dat de middellijn van het grondvlak niet meer is dan de hoogte;
 - d. voor ruiten: een lengte van de verticale middellijn van 80 cm en van de horizontale middellijn van 50 cm, zodanig dat de lengte van de horizontale middellijn niet meer is dan die van de verticale middellijn.

Artikel 3.05 Verboden tekens

1. Een schip mag geen andere tekens voeren of tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld en mag niet deze tekens voeren of tonen onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.
2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal geen tekens gebruiken die leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

Artikel 3.06 Noodlichten

Indien de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren niet kunnen werken, moet het schip deze onverwijld door noodlichten vervangen. Ingeval een krachtig licht wordt voorgeschreven, mag echter het noodlicht helder, en in geval een helder licht wordt voorgeschreven, mag het noodlicht gewoon zijn. Zo spoedig mogelijk moeten wederom lichten van de voorgeschreven sterkte in gebruik gesteld worden.

Artikel 3.07 Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen

1. Een schip mag geen lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen doen zichtbaar zijn, die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.
2. Een schip mag zijn lichten dan wel zijn verlichting of zijn zoeklichten niet op zodanige wijze gebruiken, dat zij door verblinding gevaar of hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

Artikel 3.08 Lichten van alleen varende motorschepen

1. Een alleen varend motorschip moet voeren:
 - a. een toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip op een hoogte van tenminste 5 m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;
 - b. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en tenminste 1 m lager dan het toplicht;
 - c. een heklicht op het achterschip in de lengte-as van het schip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.
2. Een alleen varend motorschip mag een tweede toplicht voeren achter het toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip en tenminste 3 m hoger, zodanig dat de horizontale afstand tussen de beide lichten tenminste driemaal de verticale afstand bedraagt.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 3.09 Lichten van slepen

1. Het motorschip aan de kop van een sleep moet voeren:
 - a. twee toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het bovenste op de in artikel 3.08, eerste lid onder a, voorgeschreven hoogte en het onderste voorzover mogelijk tenminste 1 m hoger dan de boordlichten;
 - b. boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b;
 - c. een geel helder of gewoon licht op het achterschip in de lengte-as van het schip, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder c, en dat is aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengten achter het schip.
2. Een schip van een sleep dat niet is het motorschip, bedoeld in het eerste lid, moet voeren: een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van tenminste 5 m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt.

Indien echter een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden dit licht of deze lichten voeren.
3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten, behalve het licht of de lichten voorgeschreven bij het tweede lid, voeren een heklicht dat voldoet aan artikel 3.08, eerste lid onder c.

Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.

Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.
4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

Artikel 3.10

(niet overgenomen).

Artikel 3.11 Lichten van gekoppelde samenstellen

- Een gekoppeld samenstel moet voeren:
- a. een toplicht op elk schip. Echter mag op een schip dat geen motorschip is, in plaats van dit licht, worden gevoerd een wit helder

rondom schijnend licht, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de toplichten van de motorschepen.

Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder a, resp. aan artikel 3.09, derde lid;

b. boordlichten aan de buitenzijden van het samenstel, voor zover mogelijk op onderling dezelfde hoogte en tenminste 1 m lager dan het laagste licht, bedoeld onder a. Deze lichten moeten overigens voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b;

c. een heklicht op elk schip.

Dit licht moet voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c.

Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt of, langszijde van een ander schip vastgemaakt, wordt voortbewogen.

Artikel 3.12 Lichten van zeilschepen

1. Een zeilschip moet voeren:

a. boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn;

b. een heklicht.

Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b en c.

2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 3.13 Lichten van kleine schepen

1. Een alleenvarend klein motorschip moet voeren:

a. een toplicht in de lengte-as van het schip, tenminste 1 m hoger dan de boordlichten.

Dit licht moet echter, in plaats van een krachtig licht, een helder licht zijn;

b. boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn. Zij moeten worden aangebracht,

– hetzij: zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder b;

– hetzij: onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg;

c. een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is. Dit licht behoeft niet te worden gevoerd, indien, in plaats van het onder a bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.

1bis. Een alleenvarend klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 13 km per uur mag, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

2. Een klein motorschip dat slechts kleine schepen sleept dan wel langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt moet de bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.

3. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Dit lid is niet van toepassing op de bijboot van een schip.

4. Een klein zeilschip moet voeren:

– hetzij boordlichten en een heklicht, zodanig dat de boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg en het heklicht op het achterschip zijn aangebracht.

De boordlichten mogen gewone lichten zijn;

– hetzij boordlichten en een heklicht, verenigd in één lantaarn, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. Dit mag een gewoon licht zijn;

– hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7 m bedraagt, een wit gewoon rondom schijnend licht op een zodanige hoogte, dat het van alle zijden zichtbaar is.

Het schip moet dan bovendien bij het naderen van een ander schip, bij gevaar voor aanvaring, een tweede wit gewoon licht tonen.

5. Een klein door spierkracht voortbewogen schip moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

Artikelen 3.14–3.17

(niet overgenomen).

Artikel 3.18 Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet als bijkomend licht zo nodig tonen:

een rood gewoon rondom schijnend licht waarmede heen en weer wordt gezwaaid. Een klein schip mag echter een wit licht tonen.

2. Het schip moet zo nodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven dan wel deze geven tegelijkertijd met het tonen van de in het eerste lid bedoelde lichten.

Artikel 3.19

(niet overgenomen).

Artikel 3.20 Lichten van stilliggende schepen

1. Een schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt moet voeren:

een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van tenminste 3 m.

2. Een klein schip dat stilligt, met uitzondering van de bijboot van een schip, moet voeren:

een wit gewoon rondom schijnend licht waar dit het best kan worden gezien.

3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet te worden gevoerd door een schip

a. dat ligt in een gedeelte van de vaarweg, aangewezen door de bevoegde autoriteit;

b. dat ligt in een gedeelte van de vaarweg waar varen niet mogelijk dan wel verboden is;

c. dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt en vanwege aldaar aanwezige verlichting voldoende zichtbaar is;

d. dat op een veilige ligplaats ligt.

4. Dit artikel is niet van toepassing op de schepen, bedoeld in artikel 3.27.

Artikel 3.21–3.26

(niet overgenomen).

Artikel 3.27 Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren:

a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;

b. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:

een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten;

of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden:

c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

een rood helder of gewoon rondom schijnend licht en een wit helder of gewoon rondom schijnend licht in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het bovenste rood en het onderste wit;

d. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:

een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het onder c voorgeschreven rode licht en van dezelfde lichtsterkte als dit licht.

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

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

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

Artikel 3.28 Bijkomende lichten van schepen, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

1. Een schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet als bijkomend licht voeren:

een tweede wit gewoon rondom schijnend licht ongeveer 1 m loodrecht onder het in artikel 3.20 bedoelde licht.

2. Een schip moet het anker bedoeld in het eerste lid aanduiden door:

een boei voorzien van een wit gewoon rondom schijnend licht.

Artikel 3.29 Dagtekens van slepen

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

een gele cylinder die aan de bovenzijde en aan de benedenzijde is voorzien van twee banden, zwart en wit, de witte banden aan de uiteinden van de cylinder, en die is aangebracht in verticale stand op het voorschip op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen moet elk van deze schepen de bij het eerste lid voorgeschreven cylinder voeren.

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten voeren: een gele bol, op een geschikte plaats en zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze bol voeren. Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

Artikel 3.30 Dagteken van schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en een motor worden voortbewogen

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

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

Artikelen 3.31–3.34

(niet overgenomen).

Artikel 3.35 Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet als bijkomend dagteken zo nodig tonen:
een rode vlag waarmee heen en weer wordt gezwaaid. De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.
2. Het schip moet zonodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven dan wel deze geven tegelijkertijd met het tonen van de in het eerste lid bedoelde tekens.

Artikelen 3.36–3.40

(niet overgenomen).

Artikel 3.41 Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren:
 - a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:
twee groene ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;
 - b. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:
een rode bol op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder a voorgeschreven groene ruiten;
of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden:
 - c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:
een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit;
 - d. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:
een rood bord op dezelfde hoogte als het rood-witte bord of als het rode bord, voorgeschreven onder c.Deze tekens moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. De borden mogen worden vervangen door vlaggen van dezelfde kleur.
2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c en d voorgeschreven tekens voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de tekens niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.
3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven tekens.

Artikel 3.42 Bijkomend dagteken van ankers van schepen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Een schip waarvan één of meer ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet dit anker of elk van deze ankers aanduiden door een gele boei.

Artikel 3.43–3.44

(niet overgenomen).

Artikel 3.45 Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren

Een schip van toezichthoudende ambtenaren mag als bijkomend teken een blauw gewoon rondom schijnend flikkerlicht tonen.

Hetzelfde geldt voor een brandweerboot, die hulp biedt of daartoe op weg is.

Artikel 3.46 Noodtekens

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, moet de volgende seinen, hetzij afzonderlijk hetzij een combinatie hiervan, tonen dan wel geven:

- een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- vuurpijlen, lichtkogels, parachutelichten of rookbommen dan wel vlammen;
- een vlag met daarboven of daaronder een bol of een daarop gelijkend voorwerp;
- reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

2. Een schip, dat medische hulp wil inroepen, mag geven: vier korte stoten, gevolgd door één lange stoot.

Artikel 3.47–3.54

(niet overgenomen).

HOOFDSTUK 4. GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Artikel 4.01 Algemene bepalingen

1. De te gebruiken geluidsseinen zijn de volgende:

- zeer korte stoot: geluidssein met een tijdsduur van ongeveer een kwart seconde;
- korte stoot: geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 1 seconde;
- lange stoot: geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 4 seconden;
- klokslag: sein met de scheepsklok.

De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer 1 seconde. Een reeks zeer korte stoten wordt gevormd door ten minste 6 stoten, elk durende ongeveer een kwart seconde waarbij de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt.

2. Geluidsseinen, niet zijnde klokslagen, moet

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

b. een schip, niet zijnde een motorschip, en een klein motorschip geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie dan wel een geschikte scheepstoeter of hoorn.

3. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en het geldt niet voor klokslagen of reeksen klokslagen.

4. Bij een samenstel mogen de geluidsseinen slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

5. Een schip moet een reeks klokslagen ongeveer vier seconden doen duren.

6. Een schip mag in plaats van een reeks klokslagen een reeks slagen van metaal op metaal geven.

Artikel 4.02 Geven van geluidsseinen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zo nodig zijn handelingen door de volgende geluidsseinen kenbaar maken:

- één lange stoot: Attentie.
- één korte stoot: Ik ga stuurboord uit.
- twee korte stoten: Ik ga bakboord uit.
- drie korte stoten: Ik sla achteruit.
- vier korte stoten: Ik kan niet manoeuvreren.
- reeks zeer korte stoten: Er dreigt gevaar voor aanvaring.

2. Een klein schip moet zonodig het attentiesein en het sein «Ik kan niet manoeuvreren» geven en het mag zonodig één der overige algemene geluidsseinen geven.

Artikel 4.03 Verboden geluidsseinen

Een schip mag slechts van de geluidsinstallatie dan wel van de scheepstoeter of de hoorn gebruik maken voor het geven van de geluidsseinen welke in dit reglement worden vermeld en deze geluidsseinen niet geven onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

HOOFDSTUK 5. VERKEERSTEKENS

Artikel 5.01 Vaststelling van de verkeerstekens

1. Bijlage II bepaalt welke verkeerstekens voor het verkeer op de vaarweg kunnen worden aangebracht. Deze verkeerstekens bevatten een verbod of een gebod dan wel een aanbeveling of een inlichting. Bijlage II bepaalt eveneens de betekenis van die tekens.

Bijlage III bepaalt welke verkeerstekens ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin kunnen worden aangebracht.

2. Een schip is verplicht gevolg te geven aan een verkeersteken dat een verbod of een gebod bevat en rekening te houden met een verkeersteken dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin.

Artikel 5.02 Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

1. Een verkeersteken als bedoeld in artikel 5.01 kan in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart dan wel in het belang van andere gebruikers van de vaarweg worden aangebracht door of vanwege de bevoegde autoriteit.

2. Het is een ander dan de bevoegde autoriteit of de door hem aangewezen personen verboden een verkeersteken aan te brengen of te verwijderen, dan wel een voorwerp, van welke aard ook, dat het verkeer op de vaarweg in verwarring zou kunnen brengen, daarlangs, daarin of daarboven aan te brengen.

HOOFDSTUK 6. VAARREGELS

Artikel 6.01 Begripsbepalingen

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- a. recht tegen elkaar insturen: het elkaar naderen van twee schepen op

koersen, die recht of vrijwel recht tegen elkaar in liggen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat;

b. oplopen: het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan dwars van dat schip.

2. Indien een schip in twijfel verkeert, of een situatie, zoals bedoeld in het eerste lid onder a en b bestaat, moet het aannemen dat zulks het geval is en moet het dienovereenkomstig handelen.

Artikel 6.02 Kleine schepen; algemene bepalingen

1. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande.

2. Wanneer een vaarregel van dit hoofdstuk niet van toepassing is tussen een klein schip en een ander schip is het kleine schip verplicht aan dit andere schip de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen, dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.

Artikel 6.03 Algemene beginselen

1. Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Bij een samenstel mogen de tekens, voorgeschreven bij artikel 6.05, slechts worden getoond door het schip, aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

3. Bij naderen op tegengestelde koersen dan wel bij voorbijlopen mag het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.

4. Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid aanhouden. Indien door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en zijn snelheid aan te houden zich zo dicht bij het schip dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen.

Artikel 6.03a Koers kruisen

1. Indien de koersen van twee schepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft uitwijken en, indien de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen. Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid,

- het motorschip uitwijken voor het andere schip, en
- het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.

Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.

3. Indien de koersen van twee zeilschepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid,

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

- ingeval beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;
 - ingeval een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen, of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, het daarvoor uitwijken.
- Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

4. Dit artikel is niet van toepassing bij kruisende koersen die kunnen ontstaan ingeval van keren, ingeval van het verlaten van de ankerplaats of de ligplaats, of ingeval van het oversteken van het hoofdvaarwater.

Artikel 6.04 Recht tegen elkaar insturen; hoofdregel

1. Indien twee schepen recht tegen elkaar insturen, moet elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip en een klein door spierkracht voortbewogen schip recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

3. Indien twee zeilschepen recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6.05 Recht tegen elkaar insturen

1. Indien een opvarend schip en een afvarend schip recht tegen elkaar insturen, moet het opvarende schip voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

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

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

- een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is, en
- een wit helder rondom schijnend flikkerlicht, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgehad.

Het opvarende schip mag deze tekens niet meer tonen, nadat het voorbijvaren heeft plaats gehad, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat.

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

- één korte stoot, indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden;
- twee korte stoten, indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.,

5. Het afvarende schip moet voorbijvaren aan de zijde van het opvarende schip aan welke de weg wordt vrijgelaten. Het afvarende schip moet daartoe de tekens en het geluidsssein die het opvarende schip toont of geeft herhalen.

6. Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip noch tussen kleine schepen onderling.

Artikel 6.06–6.08

(niet overgenomen).

Artikel 6.09 Voorbijlopen; algemene bepalingen

1. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voorzover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein schip.

Artikel 6.10 Voorbijlopen; gedrag en seinen der schepen

1. De oploper moet aan bakboord van de opgelopene voorbijlopen. Indien daartoe ruimte is, mag echter de oploper aan stuurboord van de opgelopene voorbijlopen.
2. Indien een zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een zeilschip, niet zijnde een klein schip, dat een klein zeilschip oploopt.
Een schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein zeilschip.
3. Indien voorbijlopen mogelijk is zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt behoeft de oploper geen geluidsein te geven, maar mag hij dit geven.
4. Indien echter het voorbijlopen niet kan geschieden zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt dan wel indien is te vrezen, dat de opgelopene de bedoeling van de oploper om voorbij te lopen niet heeft begrepen, en deswege gevaar voor aanvaring bestaat, moet de oploper geven:
 - a. twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo hij aan bakboord van de opgelopene wil voorbijlopen;
 - b. twee lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo hij aan stuurboord van de opgelopene wil voorbijlopen.
5. De opgelopene die gevolg kan geven aan het verlangen van de oploper moet aan de door deze gewenste zijde voldoende ruimte laten door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.
Hij mag daartoe geven:
 - één korte stoot, zo hij naar stuurboord uitwijkt;
 - twee korte stoten, zo hij naar bakboord uitwijkt.
6. Indien het voorbijlopen niet aan de door de oploper gewenste zijde maar wel aan de andere zijde kan geschieden, moet de opgelopene geven:
 - a. één korte stoot, zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is;
 - b. twee korte stoten, zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.
- De oploper die onder deze omstandigheden nog wil voorbijlopen moet geven:
 - twee korte stoten, in het geval onder a;
 - één korte stoot, in het geval onder b.
- De opgelopene moet dan voldoende ruimte laten aan de zijde waar het voorbijlopen moet geschieden door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.
7. Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopene vijf korte stoten geven.
8. Het derde tot en met het zevende lid zijn niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip, noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.11-6.12

(niet overgenomen).

Artikel 6.13 Keren

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

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

- één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het over stuurboord wil keren,
- één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het over bakboord wil keren.

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

4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.14 Gedrag bij vertrek

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

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

Artikel 6.15 Verbod zich in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep te begeven

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

Artikel 6.16 Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van het hoofdvaarwater

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

Een vóór stroom varend schip dat is genooddaakt op te draaien om een haven of een nevenvaarwater in te varen moet voorrang verlenen aan een tegen stroom varend schip dat eveneens deze haven of dit nevenvaarwater wil invaren.

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

- drie lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren stuurboord uit zal gaan;

- drie lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren bakboord uit zal gaan;
- drie lange stoten, zo het na het uitvaren de vaarweg zal oversteken. Vóór het einde van het oversteken moet het schip zo nodig geven:
- één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het stuurboord uit wil gaan;
- één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het bakboord uit wil gaan.

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

4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.17 Op gelijke hoogte varen; verbod dicht langs een varend schip te varen

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

2. Een schip mag niet langszijde komen van een varend schip, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

Artikel 6.18 Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen

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

2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich verplaatst op een ligplaats of dat een manoeuvre uitvoert.

Artikel 6.19 Zich laten drijven

Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruik maakt.

Artikel 6.20 Hinderlijke waterbeweging

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

- a. voor een havenmond;
- b. in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost;
- c. in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
- d. bij het voorbijvaren van een schip als bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41 aan de zijde waar de tekens van het eerste lid onder c van elk dezer artikelen worden getoond. Het moet voorts zover mogelijk daarvan verwijderd blijven.

Artikel 6.21 Manoeuvreeerbaarheid van schepen en van samenstellen

Een motorschip dat zorgt voor de voortbeweging van een samenstel moet een vermogen hebben dat voldoende is om de goede manoeuvreerbaarheid daarvan te verzekeren.

Artikelen 6.22–6.29

(niet overgenomen).

Artikel 6.30 Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

1. Een varend schip moet een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden.

Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich óf binnen gezichts- of gehooraafstand van de schipper bevindt óf een spreekverbinding met hem heeft.

Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip de uitkijk te hebben.

Een klein schip behoeft geen uitkijk te hebben.

2. Wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet, moet een schip op de dichtstbijzijnde geschikte plaats gaan stilliggen.

3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen, mag een schip, dat gebruik maakt van radar, de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die andere schepen ondervinden.

4. Het derde lid is niet van toepassing op een sleep, die vóór stroom vaart.

5. Een schip moet bij het gaan stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrijmaken.

6. Een schip dat de vaart voortzet moet zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord houden. Artikel 6.05 is niet van toepassing op het varen bij slecht zicht.

7. Een schip dat de vaart voortzet en dat is uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip-schipverkeer, moet uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal en aan andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

Artikel 6.31 Geluidsein van een schip dat stilligt of dat is vastgevaren

1. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats gestrekt langs de zijde van het vaarwater stilligt, moet het geluidsein van een naderend schip telkens beantwoorden door het geven van:

één reeks klokslagen.

Het schip mag dit sein geven zonder dat het geluidsein van een naderend schip wordt gehoord.

2. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt en dat zich niet gestrekt langs de zijde van het vaarwater bevindt, moet geven:

één reeks klokslagen.

Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

3. De verplichting, bedoeld in het eerste en in het tweede lid, geldt niet voor een schip dat in een haven stilligt, of dat stilligt op een door de bevoegde autoriteit daartoe aangewezen plaats.

Artikel 6.32

(niet overgenomen).

Artikel 6.33 Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten

1. Een niet op radar varend schip moet als mistsein geven: één lange stoot.

Bij een samenstel mag dit sein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

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

2. Een niet op radar varend klein schip is niet verplicht het in het eerste lid bedoelde mistsein te geven, doch het mag dit sein geven.

Het sein mag worden herhaald.

3. Een niet op radar varend schip hetwelk hoort dat het voorlijker dan dwars een ander schip nadert, moet zijn snelheid verminderen tot een minimum waarbij het op koers kan worden gehouden en het moet uiterst voorzichtig manoeuvreren dan wel zo nodig stilhouden.

Artikel 6.33a Snelheid

1. Een schip mag niet varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever.

2. In afwijking van het eerste lid mag een schip niet varen met een grotere snelheid dan 9 km/u ten opzichte van de oever op de rechter helft van de vaarweg in het vak tussen km 6.790 en km 8.860.

3. In afwijking van het eerste lid mag een schip varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever in de volgende vakken van de vaarweg:

- a. nabij Eisdén-Ternaaien

– tussen km 4.970 en km 5.970;

– tussen km 5.970 en km 6.790, uitsluitend op de rechterhelft van de vaarweg;

- b. nabij Maaseik

– tussen km 59.500 en km 61.500.

4. De bevoegde autoriteit kan de vakken bedoeld in het tweede en het derde lid wijzigen. Een dergelijke wijziging verbindt niet eerder dan nadat zij door middel van een bekendmaking is afgekondigd.

Artikel 6.33b Varen met snelle motorboten; waterskiën

1. Een snelle motorboot moet zodanig varen en een waterskiër moet zich zodanig gedragen dat geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van de vaarweg of de aanhorigheden ervan kan worden veroorzaakt.

2. Het is verboden met de motor van een snelle motorboot onnodige geluidshinder te veroorzaken, dan wel deze motor onnodig lang of zonder redelijk doel in werking te houden.

3. In de vakken van de vaarweg bedoeld in artikel 6.33a, derde lid, is het verboden met een grotere snelheid te varen dan 16 km/u:

- a. vóór tien uur 's morgens;

b. na zonsondergang;

c. binnen een afstand van 20 m uit de oever;

d. binnen een afstand van 50 m van een aanleginrichting;

e. in de nabijheid van een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis;

f. bij een zicht van minder dan 150 m.

4. Waterskiën is uitsluitend toegestaan op de vakken vermeld in artikel 6.33a, derde lid.

Artikel 6.33c Plankzeilen, zwemmen en duiken

In de in artikel 6.33a, derde lid, aangewezen vakken is het verboden te varen met een zeilplank, dan wel te zwemmen of te duiken.

Artikel 6.33d Stiltezone voor sportvisser

Een motorschip mag niet varen op de linker helft van de vaarweg in het vak tussen km 5.970 en km 8.860, noch binnen 20 m uit de linkeroever in het vak tussen km 57.000 en km 59.500.

Artikel 6.33e Verboden activiteiten

Het is verboden zich boven de vaarweg door de lucht te laten voortbewegen.

HOOFDSTUK 7. REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.01 Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

1. Een schip moet zodanig ligplaats nemen, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.
2. Een schip, een samenstel en een drijvend voorwerp die stilliggen moeten zodanig zijn verankerd of gemeerd, dat zij door verandering van hun positie geen gevaar of hinder voor andere schepen kunnen vormen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met wind, stroom en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

Artikel 7.02 Ligplaats nemen (ankeren en meren)

1. Een schip mag geen ligplaats nemen, met uitzondering van de volgende gevallen:
 - a. in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit;
 - b. op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage II);
 - c. in het geval bedoeld in artikel 6.30, tweede lid.
2. Een meerboei mag slechts worden uitgelegd in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikelen 7.03–7.07

(niet overgenomen).

Artikel 7.08 Toezicht

Een stilliggend schip moet, voor zover het geen schipper heeft, zijn gesteld onder toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij de bevoegde autoriteit aan een schip van deze verplichting vrijstelling heeft verleend, dan wel hij gedooft dat dit zonder toezicht stilligt.

BIJLAGE I

De bevoegde autoriteit, bedoeld in dit reglement, is:

in artikel:	voor België:	voor Nederland:
1.06, tweede en derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg;	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen;
1.10, tweede lid	de betrokken wachter of de betrokken politie-ambtenaar van de Rijkswacht;	de betrokken kanaal-meester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouille-vaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie;
1.12, derde en vierde lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of andere ambtenaar belast met de handhaving van het reglement;	idem;
1.13, tweede en derde lid	idem;	idem;
1.14	idem;	idem;
1.15, derde lid	idem;	idem;
1.17, eerste lid	idem;	idem;
1.19, eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg;	idem;
1.20, eerste lid	idem;	idem;

in artikel:	voor België:	voor Nederland:
1.22	de betrokken hoofdingenieur- directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur- directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg;	de hoofdingenieur- directeur van de Rijks- waterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrok- ken hoofdingenieur- directeur van Bruggen en Wegen;
1.23, eerste lid en tweede lid	de betrokken hoofdingenieur- directeur van Bruggen en Wegen;	de hoofdingenieur- directeur van de Rijks- waterstaat in de directie Limburg;
3.20, derde lid	idem;	idem;
3.27, derde lid	idem;	idem;
3.41, derde lid	idem;	idem;
5.02, eerste lid	de betrokken hoofdingenieur- directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur- directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg;	de hoofdingenieur- directeur van de Rijks- waterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrok- ken hoofdingenieur- directeur van Bruggen en Wegen;
6.31, derde lid	idem;	idem;
6.33a, vierde lid	idem;	idem;
7.02, eerste lid	de betrokken wachter, de betrok- ken conducteur of de betrokken hoofd- ingenieur-directeur van Bruggen en Wegen;	de betrokken kanaal- meester, het betrokken dienstkringhoofd of de hoofdingenieur- directeur van de Rijks- waterstaat in de directie Limburg;
7.02, tweede en derde lid	idem;	idem;
7.08	idem;	idem;

BIJLAGE II

VERKEERSTEKENS

A. VERBODSTEKENS

Opmerking:

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

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



of lichten:



*

of



of



of vlaggen:



*

of



(*) Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.

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



A.2 Voorbijlopen verboden.



A.3 (niet overgenomen).

A.4 Ontmoeten en voorbijlopen verboden.



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



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



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



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



A.8 Verboden te keren.



A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.



of



A.10 Verboden buiten de aangegeven
begrenzing te varen.



A.11 – (niet overgenomen)

A.12 Verboden voor motorschepen.



A.13 Verboden voor kleine schepen.



A.14 Verboden te waterskiën.



A.15 Verboden voor zeilschepen.



A.16 Verboden voor door spierkracht voortbewogen
schepen.



A.17 Verboden voor zeilplanken.



A.18 Einde van de toegelaten zone voor snelle motorboten.



B. GEBODSTEKENS

Opmerking:

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

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



- B.1 - b) idem



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



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



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



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



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



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



B.5 Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.



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



B.7 Verplichting een geluidsein te geven.



B.8 Verplichting bijzonder op te letten.



C. BEPERKINGSTEKENS

Opmerking:

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

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



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



- C.3 Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater; eventueel de beschikbare breedte aangegeven in meters.



- C.4 Vaartbeperkingen; vraag nadere inlichtingen.



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



D. AANBEVELINGSTEKENS

Opmerking:

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

D.1 – (niet overgenomen)

D.2 Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.



of



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

a) de pijl



b) idem



E. AANWIJZINGSTEKENS

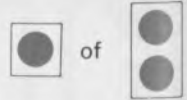
Opmerking:

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

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



of lichten:



- E.2 Hoogspanningslijn



E.3 – E.4 – (niet overgenomen)

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



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



- E.5.2 (niet overgenomen).

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



E.5.4 – E.5.15 – (niet overgenomen)

- E.6 Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



- E.7 Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



- E.8 Plaats om te keren.



E.9 – E.10 – (niet overgenomen).

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



E.12 – (niet overgenomen).

E.13 Drinkwater voor schepen.



E.14 Telefoon.



E.15 Motorschepen toegestaan.



E.16 Kleine schepen toegestaan.



E.17 Waterskiën toegestaan.



E.18 Zeilschepen toegestaan.



E.19 Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.20 Zeilplanken toegestaan.



E.21 Snelle motorboten (varen sneller dan 16 km/u)
toegestaan.



F. BIJKOMENDE TEKENS

Opmerking:

Deze tekens kunnen voorkomen ter aanvulling of verduidelijking van de tekens, vermeld onder A tot en met E.

F.1 – Afstandsaanduiding:

Borden boven het hoofdteken, vermeldende na welke afstand (in meters, tenzij anders vermeld) het hoofdteken geldt.

Voorbeeld:

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



F.2 – Richtingaanduidingen;

- a Borden naast het hoofdteken, aangevende de richting van het vaarweggedeelte waarop het hoofdteken betrekking heeft. Hierop kan de lengte van het betreffende traject zijn vermeld. (in meters, tenzij anders vermeld).

Voorbeelden:

Ligplaats
nemen
toegestaan
op het
gedeelte
tussen de
borden.



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



F.3 – Aanvullende aanduidingen:

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

Voorbeelden:

Versmalling in verband met brugbouw.



Geef een lange stoot.



Beperkte doorvaarthoogte; beschikbare hoogte verminderd met 1,80 m.



Opletten, regeling scheepvaart.

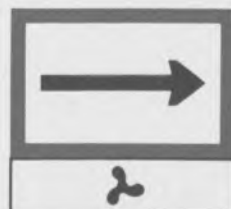


F.4 – Categorie aanduidingen:

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

Voorbeelden:

Verplichte vaarrichting, geldend voor motor-schepen.



Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen.



BIJLAGE III

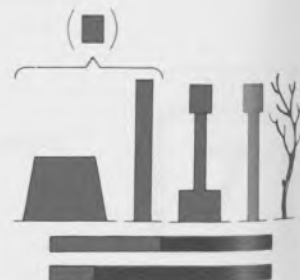
MARKERING VAN HET VAARWATER

A. LATERALE MARKERING

1. Hoofdmarkering

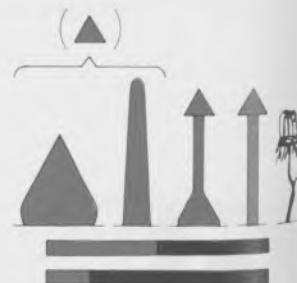
1.1 Rechterzijde

Vorm:	stompe boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of los steekbaken.
Kleur:	rood
Topteken*:	rode cilinder
Licht*:	rood isofaselicht of lang schitterlicht
Kenteken*:	de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering



1.2 Linkerzijde

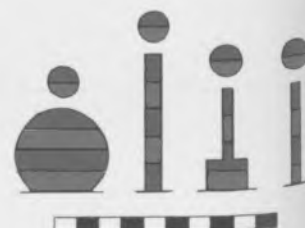
Vorm:	spitse boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of bijegebonden steekbaken.
Kleur:	groen
Topteken*:	groene kegel met de top naar boven gericht.
Licht*:	groen isofaselicht of lang schitterlicht
Kenteken*:	de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering.



1.3 Splittingsen en kruisingen

Deze scheidingsmarkering ligt op de plaats waar de rode (stompe) en de groene (spitse) tonnenrijen elkaar snijden. Zij is altijd van een topteken voorzien.

Vorm:	bolvormige boei of ton, sparboei, drijf- of kopbaken.
Kleur:	rood-groen horizontaal gestreept.
Topteken:	rood-groene bol
Licht*:	wit snel isofaselicht (2 sec.)
Kenteken*:	de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, in alfabetische volgorde.



* Indien aanwezig.

B. MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS

Gevaarlijke punten kunnen zijn:

koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, lage gedeelten van de oever die overstroomd kunnen worden, vaste obstakels, e.d.

Obstakels kunnen zijn:

vastgevaaren of gezonken schepen, te water geraakte objecten, plaats van werkzaamheden in of nabij het vaarwater e.d.

1. Buiten het vaarwater

1.1. Rechteroever

Dagmerk: Driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht.

Licht*: rood isofaselicht of lang schitterlicht.

Kenteken*: opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur.



B.v. 1, 2, 4, enz.

1.2. Linkeroever

Dagmerk: driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht.

Licht*: groen isofaselicht of lang schitterlicht.

Kenteken*: opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur.



B.v. 3, 5, 6, enz.

* Indien aanwezig

1.3 Splitsingpunt

Dagmerk:	het onder 1.1.genoemde teken boven het onder 1.2. genoemde.
Licht*:	wit snel isofaselicht (2 sec.)
Kenteken*:	nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.



B.v.: 7

Opmerkingen:

1. De lichten kunnen in plaats van de dagmerken voorkomen.
2. De rode en groene lichten kunnen ook als vaarwegverlichting worden toegepast; zij geven aldus het verloop van de oeverlijn aan.

2. In of nabij vaarwater

Hiervoor kunnen de volgende markeringen worden gebruikt:

2.1. Laterale markering

2.2. Markering op (of nabij) het obstakel

Vrije zijde

Dagmerk:	twee groene dubbele kegels boven elkaar
Lichten:	twee groene vaste lichten boven elkaar



Niet vrije zijde

Dagmerk:	een rode bol
Lichten:	een rood vast licht



of, met verplichting hinderlijke waterbeweging te vermijden:

* Indien aanwezig

Vrije zijde

Dagmerk: een rood-wit bord (of een rood-witte vlag)



Lichten: een rood vast licht
boven een wit vast
licht



Niet vrije zijde

Dagmerk: een rood bord (of een rode vlag)



Licht: een rood vast licht



C. BIJZONDERE MARKERING

Deze markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties.

Deze betoning wordt bijvoorbeeld toegepast ter markering van verboden gebieden, bagger-, stort- en ankerplaatsen, voor het afbaken van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten, waterskiërs, zeilplanken, wedstrijden, e.d.

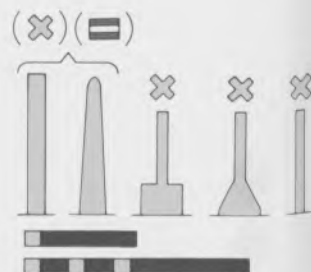
Opmerking

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

Vorm: stompe, spitse of bolvormige boei, ton, sparboei, drijf- of kopbaken
Kleur: geel



Topteken*: geel liggend kruis of, alleen in geval van een verboden gebied, het verbodsteken A.1 (bijlage II) in de vorm van een cilinder



Licht*: geel schitterlicht of groepschitterlicht, uitgezonderd het groepschitterlicht bestaande uit 2 schitteringen

Kenteken*: de aanduiding – of een afkorting daarvan – van het doel waarvoor de markering is gelegd, of een pictogram (teken van bijlage II onder A en E) dat de betekenis van het gebied aangeeft.

B.v.: Gas



Bijvoorbeeld:



* Indien aanwezig

D. MARKERING INGANG VAN HAVENS EN AFTAKKINGEN

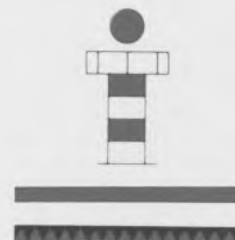
De ingangen van havens, zijvaarten, aftakkingen, e.d. kunnen als volgt zijn gemarkeerd (invarend gezien):

1. Indien voorzien van lichten

1.1. Bakboordszijde

Dagmerk: rood-wit horizontaal gestreepte (cilindervormige) lichtopstand

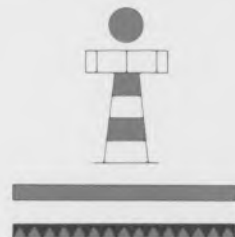
Licht: rood vast licht of rood flikkerlicht



1.2. Stuurboordszijde

Dagmerk: groen-wit horizontaal gestreepte (kegelvormige) lichtopstand

Licht: groen vast licht of groen flikkerlicht



2. Indien niet voorzien van lichten

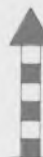
2.1. Bakboordszijde

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



2.2. Stuurboordszijde

Dagmerk: groen-wit horizontaal gestreepte paal met groen kegelvormig topteken



E. MARKERING LOOP VAN DE VAARGEUL

1. Ligging van de vaargeul

Deze tekens zijn geplaatst op die oever van een rivier, waarlangs (het diepste gedeelte van) de vaargeul loopt.

1.1. Rechteroever

- Dagmerk: vierkant rood teken met horizontaal witte band aan boven- en onderzijde, geplaatst op de vlakke zijde
- Licht*: rood onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten
- Kenteken*: opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



B.v.: 1, 2, 4, etc.

1.2. Linkeroever

- Dagmerk: vierkant teken, groen boven en wit onder, geplaatst op de punt
- Licht*: groen onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten
- Kenteken*: opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



B.v.: 3, 5, 6, etc.

2. Overgangen

De punten waar de vaargeul van de ene oever naar de andere overgaat kunnen aanvullend als volgt zijn gemarkeerd:

2.1. Rechteroever

- Dagmerk: vierkant geel teken met verticale zwarte balk in het midden, geplaatst op de vlakke zijde
- Licht*: geel onderbroken licht
- Kenteken*: nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.



B.v.: 8

* Indien aanwezig

2.2. Linkeroever

- Dagmerk: vierkant geel teken
met verticale diagonale
zwarte balk,
geplaatst op de punt
- Licht*: geel onderbroken licht
- Kenteken*: nummering aansluitend
aan die van 1.1.
en 1.2.



B.v.: 7

* Indien aanwezig.