
770

**Besluit van 15 september 1994, houdende het
van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van het
Reglement van politie voor de Rijnvaart (Besluit
Rijnvaartpolitiereglement 1995)**

770

Besluit van 15 september 1994, houdende het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van het Reglement van politie voor de Rijnvaart (Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995)

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 10 juni 1994, nr. RVR 173295, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en op de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19) en van 18 mei 1994 (protocol 1994-I-19);

Gelet op de artikelen 4 en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 9 augustus 1994, nr. W09.94 0362);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 september 1994, nr. RV 181819, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het Reglement van politie voor de Rijnvaart met de daarbij behorende bijlagen, dat is gevoegd bij dit besluit en dat kan worden aangehaald als «Rijnvaartpolitiereglement 1995».

Artikel 2

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt op welke gedeelten van de vaarweg het ligplaats nemen, ankeren of meren, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, van de artikelen 7.02, 7.03 en 7.04 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 niet is toegestaan.

Artikel 3

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt wie de bevoegde autoriteit of de bevoegde autoriteiten zijn, bedoeld in het Rijnvaartpolitiereglement 1995.

Artikel 4

1. De verplichting van artikel 3.02, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1995 geldt voor schepen die niet tot een der oeverstaten of België behoren, alsmede voor kleine schepen in de zin van het Rijnvaartpolitierglement 1995, niet eerder dan met ingang van 1 januari 1996.

2. De verplichtingen van artikel 4.05, derde lid, tweede volzin, en vierde lid, tweede volzin, van het Rijnvaartpolitierglement 1995 gelden tot 1 januari 1998 uitsluitend voor schepen, samenstellen en bijzondere transporten bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1995, alsmede voor schepen die op radar varen als bedoeld in artikel 6.32 van het Rijnvaartpolitierglement 1995.

De verplichting van artikel 4.05, vierde lid, tweede volzin, van het Rijnvaartpolitierglement 1995 geldt echter tot 1 januari 1998 tevens voor alle schepen die met een marifooninstallatie als bedoeld in artikel 4.05, derde lid, tweede volzin, van het Rijnvaartpolitierglement 1995 zijn uitgerust.

Artikel 5

Het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1983 met het daarbij behorende Rijnvaartpolitierglement 1983, alsmede de ter uitvoering van artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 vastgestelde tijdelijke wijzigingen van dat reglement, worden ingetrokken.

Artikel 6

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1995.

Artikel 7

Dit besluit wordt aangehaald als «Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995».

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting en de bijlage bij deze laatste, alsmede het bij dit besluit gevoegde Rijnvaartpolitierglement 1995, in het Staatsblad zullen worden geplaatst.

's-Gravenhage, 15 september 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de tweeëntwintigste november 1994

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 december 1994, nr. 240.

RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT 1995

Deze bijlage behoort bij het besluit van 15 september 1994, Stb. 770

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

INHOUDSOPGAVE

DEEL I	BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN	9
Hoofdstuk 1.	Algemene bepalingen	9
1.01	Betekenis van enige uitdrukkingen	9
1.02	Schipper	10
1.03	Verplichtingen van de bemanning en van andere personen aan boord	11
1.04	Algemene plicht tot waakzaamheid	11
1.05	Gedrag onder bijzondere omstandigheden	12
1.06	Gebruik van de vaarweg	12
1.07	Eisen met betrekking tot de belading en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers	12
1.08	Bouw, uitrusting en bemanning van een schip	12
1.09	Bediening van het roer	12
1.10	Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord	13
1.11	Reglement aan boord	14
1.12	Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen	14
1.13	Bescherming van verkeerstekens	15
1.14	Beschadiging van kunstwerken	15
1.15	Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of vloeistoffen	15
1.16	Redding en bijstand	15
1.17	Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen	15
1.18	Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater	16
1.19	Verkeersaanwijzingen	16
1.20	Toezicht	16
1.21	Bijzondere transporten; amfibievoertuigen	16
1.22	Voorschriften van tijdelijke aard	16
1.23	Toestemming voor evenementen	17
1.24	Toepasselijkheid in havens en op laad- en losplaatsen	17
Hoofdstuk 2.	Kentekens en diepgangsschalen van schepen; meting	17
2.01	Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen	17
2.02	Kentekens van kleine schepen	18
2.03	Meting	18
2.04	Inzinkingsmerken en diepgangsschalen	19
2.05	Kentekens van ankers	19
Hoofdstuk 3.	Optische tekens van schepen	19
I.	ALGEMENE BEPALINGEN	19
3.01	Begripsbepalingen en toepassing	19
3.02	Lichten en navigatielantaarns	20
3.03	Vlaggen, borden en wimpels	20
3.04	Cylinders, bollen, kegels en ruiten	20
3.05	Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens	20
3.06	(vervallen)	21
3.07	Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden, wimpels etc.	21
II.	NACHT- EN DAGTEKENS	21
II.A.	TEKENS TIJDENS HET VAREN	21
3.08	Tekens van alleenvarende motorschepen	21
3.09	Tekens van varende slepen	21
3.10	Tekens van varende duwstellen	22
3.11	Tekens van varende gekoppelde samenstellen	23
3.12	Tekens van varende zeilschepen	23
3.13	Tekens van varende kleine schepen	23
3.14	Bijkomende tekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	24
3.15	Teken van varende schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m	25

3.16	Tekens van varende veerponten	25
3.17	Bijkomend teken van varende schepen die recht van voorrang hebben	26
3.18	Bijkomende tekens van varende schepen die onmanoeuvrbaar zijn	26
3.19	Tekens van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen	26
II.B.	TEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN	26
3.20	Tekens van stilliggende schepen	26
3.21	Bijkomende tekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren	27
3.22	Tekens van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten	27
3.23	Tekens van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen	27
3.24	Tekens van bepaalde stilliggende vissersschepen en van hun netten of uitleggers	27
3.25	Tekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaaren of gezonken schepen	28
3.26	Bijkomende tekens van schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen en van hun ankers	29
III.	BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS	29
3.27	Teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren	29
3.28	Bijkomend teken van varende schepen die werkzaamheden in de vaarweg uitvoeren	29
3.29	Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging	29
3.30	Noodtekens	30
3.31	Teken van het verbod van toegang aan boord	30
3.32	Teken van het verbod te roken	30
3.33	Teken van het verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen	31
Hoofdstuk 4.	Geluidsseinen van schepen; marifoon; radar	31
I.	GELUIDSSEINEN	31
4.01	Algemene bepalingen	31
4.02	Geven van geluidsseinen	31
4.03	Verboden geluidsseinen	32
4.04	Noodseinen	32
II.	MARIFOON	32
4.05	Marifoon	32
III.	RADAR	32
4.06	Radar	32
Hoofdstuk 5.	Verkeerstekens van de vaarweg	33
5.01	Verkeerstekens	33
5.02	Verkeerstekens ter markering van de vaarweg	33
Hoofdstuk 6.	Vaarregels	34
I.	ALGEMENE BEPALINGEN	34
6.01	(vervallen)	34
6.02	Gedrag tussen kleine schepen en andere schepen	34
6.02a	Vaarregels voor kleine schepen onderling	34
II.	ONTMOETEN EN VOORBIJLOPEN	34
6.03	Algemene beginselen	34
6.04	Ontmoeten: Hoofdregels	35
6.05	Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels	35
6.06	(vervallen)	36
6.07	Ontmoeten in een engte	36
6.08	Verbod tot ontmoeten door tekens langs de vaarweg	36

6.09	Voorbijlopen: Algemene bepalingen	36
6.10	Voorbijlopen: Gedrag en seinen der schepen	37
6.11	Verbod tot voorbijlopen door tekens langs de vaarweg	37
III.	ANDERE VAARREGELS	37
6.12	Varen in vakken waar de te volgen weg wordt voorgeschreven	37
6.13	Keren	38
6.14	Gedrag bij vertrek	38
6.15	Verbod zich in de tussenruimten tussen de lengten van een sleep te begeven	38
6.16	In- en uitvaren van havens en nevenvaarwegen	38
6.17	Op gelijke hoogte varen; verbod een schip te naderen	39
6.18	Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen	39
6.19	Zich laten drijven	39
6.20	Hinderlijke waterbeweging	39
6.21	Samenstelling van samenstellen	40
6.22	Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten	40
6.22a	Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaaren of gezonken schepen	40
IV.	VEERPONTEN	41
6.23	Vaarregels voor veerponten	41
V.	DOORVAREN VAN BRUGGEN, STUWEN EN SLUIZEN	41
6.24	Doorvaren van bruggen en stuwen; algemene bepalingen	41
6.25	Doorvaren van vaste bruggen	41
6.26	Doorvaren van schipbruggen	42
6.27	Doorvaren van stuwen	42
6.28	Doorvaren van sluizen	42
6.28a	In- en uitvaren van sluizen	43
6.29	Schutting bij voorrang	43
VI.	SLECHT ZICHT; VAREN OP RADAR	44
6.30	Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht	44
6.31	Geluidsseinen van een schip dat stilligt	44
6.32	Varen op radar	45
6.33	Geluidsseinen voor niet op radar varende schepen	45
6.34	Bepalingen voor niet op radar varende schepen die het drietonige sein horen	45
Hoofdstuk 7.	Regels voor het ligplaats nemen	46
7.01	Algemene beginselen voor het ligplaats nemen	46
7.02	Ligplaats nemen	46
7.03	Ankeren	47
7.04	Meren	47
7.05	Ligplaatsen	47
7.06	Gereserveerde ligplaatsen	47
7.07	Minimumafstanden bij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens het stilliggen	48
7.08	Bewaking en toezicht	48
Hoofdstuk 8.	Aanvullende bepalingen	48
8.01	Slepen van en door een duwstel	48
8.02	Duwstellen met andere schepen dan duwbakken	49
8.03	Duwstellen met zeeschipbakken	49
8.04	Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel	49
8.05	Koppelingen van duwstellen	49
8.06	Telefoonverbinding aan boord van samenstellen	49
8.07	Verplaatsing van personen aan boord van duwstellen	50
8.08	Samenstellen van slepen	50
8.09	«Blijf weg»-sein	50
8.10	Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren	51

DEEL II	BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN	51
Hoofdstuk 9.	Bijzondere vaarregels en bijzondere regels voor het lig-plaats nemen	51
9.01	Beperking van de scheepvaart in Basel	51
9.02	Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn	52
9.03	Voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf	53
9.04	Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels	53
9.05	Varen op gelijke hoogte door samenstellen	53
9.06	Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz	54
9.07	Beperkingen van de scheepvaart	54
9.08	Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen-St. Goar	55
9.09	Beperking van de duwvaart tussen Bad-Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50)	55
9.10	Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Duitse leger tussen de sluizen bij Iffezheim en het Spijsche Veer	56
9.11	Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijsche Veer	56
Hoofdstuk 10.	Beperking van de scheepvaart bij hoogwater en laagwater	56
10.01	Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer	56
10.02	Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar	58
Hoofdstuk 11.	Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duw-stellen en andere samenstellen	59
11.01	Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen	59
11.02	Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen	59
11.03	Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen onder bepaalde voorwaarden	60
11.04	Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede	61
11.05	Ten hoogste toegelaten afmetingen van andere samenstellen	61
Hoofdstuk 12.	Riviergedeelten waar een meldplicht geldt dan wel waar de scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld	61
12.01	Meldplicht	61
12.02	Waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar	62
Hoofdstuk 13.	Bijzondere voorschriften met betrekking tot de vaart met kanaalspitsen op het riviergedeelte Basel tot de sluizen te Iffezheim	64
13.01	Toepassingsgebied	64
13.02	Kentekens van schepen	64
13.03	Inzinkingsmerken	64
13.04	Diepgangsschalen	65
13.05	Kentekens van ankers	65
13.06	Samenstelling van samenstellen	65
Hoofdstuk 14.	Voorschriften betreffende de reden op de Rijn	65
14.01	Algemene bepalingen	65
14.02	Basel	65
14.03	Mannheim-Ludwigshafen	66
14.04	Mainz	66
14.05	Bingen	66
14.06	Bad Salzig	67
14.07	Koblenz	67
14.08	Andernach	67
14.09	Wesseling	68
14.10	Duisburg-Ruhrort	68
14.11	Emmerich	70
14.12	Lobith	71
14.13	IJzendoorn en Haaften	72

DEEL III	MILIEUBEPALINGEN	73
Hoofdstuk 15.	Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen	73
15.01	Begripsbepalingen	73
15.02	Algemene plicht tot waakzaamheid	74
15.03	Verbod te lozen of te water te doen geraken	74
15.04	Inzamelen en behandelen aan boord	74
15.05	Olie-afgifteboekje, afgifte aan inrichtingen voor het ontvangen van afval	75
15.06	(niet overgenomen)	75
15.07	(niet overgenomen)	75
15.08	Bilgeboten	75
15.09	Behandelen van de buitenkant van schepen	75
BIJLAGEN		76
1	Letter of lettercombinatie ter onderscheiding van het land waar de thuishaven of de plaats van teboekstelling van een schip is gelegen	77
2	(niet overgenomen)	78
3	Optische tekens van schepen	79
4	(niet overgenomen)	103
5	(niet overgenomen)	104
6	Geluidsseinen	105
7	Verkeerstekens van de vaarweg	110
8	Verkeerstekens ter markering van de vaarweg	126
9	(vervallen)	134
10	Model van het olie-afgifteboekje	135
11	(vervallen)	139
12	(vervallen)	140

DEEL I BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. *schip*: een binnenschip met inbegrip van een klein schip en een veerpont, zomede een drijvend werktuig en een zeeschip;
- b. *motorschip*: een schip dat gebruik maakt van zijn eigen mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor het zich verplaatsen over een kleine afstand (bijvoorbeeld in havens of op laad- en losplaatsen) of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd;
- c. *samenstel*: een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
- d. *sleep*: een samenstel van één of meer schepen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen, dat door één of meer motorschepen wordt gesleept; deze laatsten maken deel uit van het samenstel;
- e. *duwstel*: een hecht samenstel van schepen, waarvan er ten minste één is geplaatst vóór het motorschip, dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel vóór de beide motorschepen, die dienen voor het voortbewegen van het samenstel, en die worden aangeduid als «duwboot» of «duwboten». Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;
- f. *duwbak*: een schip dat is gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd;
- g. *zeeschipbak*: een duwbak die is gebouwd om aan boord van een zeeschip te kunnen worden vervoerd en om de binnenwateren te bevaren;
- h. *gekoppeld samenstel*: een samenstel van langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;
- i. *drijvend werktuig*: een drijvend bouwsel, met mechanische werktuigen, dat is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt, zoals een baggermolen, een elevator, een bok, een kraan;
- j. *drijvende inrichting*: een drijvend bouwsel dat vanwege zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst, zoals een badinrichting, een dok, een steiger, een botenhuis;
- k. *drijvend voorwerp*: een vlot, alsmede een ander voorwerp of samenstel van voorwerpen, dat geschikt is gemaakt om te varen en dat geen schip of drijvende inrichting is;
- l. *veerpont*: een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont wordt aangemerkt;
- m. *klein schip*: een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 m, met uitzondering van:
 - een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te duwen of langsijde vastgemaakt mede te voeren;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
 - een veerpont;
 - een duwbak;
- n. *zeilschip*: een schip dat uitsluitend onder zeil vaart. Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt is een motorschip;

- o. *stilliggend schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting*: een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting dat direct of indirect hetzij ten anker, hetzij aan de oever gemeerd ligt;
- p. *varend schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting*: een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting dat noch direct of indirect ten anker of gemeerd ligt noch is vastgevaren;
- q. *op radar varend schip*: een schip dat gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht;
- r. *des nachts*: de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang;
- s. *des daags*: de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;
- t. *wit licht, rood licht, groen licht, geel licht en blauw licht*: een licht waarvan de kleur voldoet aan de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart;
- u. *krachtig licht, helder licht en gewoon licht*: een licht waarvan de sterkte voldoet aan de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart;
- v. *flikkerlicht*: een periodelicht, tonende 40 tot 60 flikkeringen per minuut;
- w. *korte stoot*: een geluidssein, durende ongeveer 1 seconde;
- lange stoot*: een geluidssein, durende ongeveer 4 seconden en waarbij de tijdsruimte tussen de opeenvolgende stoten ongeveer 1 seconde bedraagt;
- x. *reeks zeer korte stoten*: een reeks van ten minste 6 stoten, elk durende ongeveer 1/4 seconde en waarbij de tijdsruimte tussen de opeenvolgende stoten ongeveer 1/4 seconde bedraagt;
- y. *linker- en rechteroever*: de zijden van de vaarweg gezien in de richting van de bron naar de monding;
- z. *stroomopwaarts*: de richting naar de bronnen van de Rijn, met inbegrip van die riviergedeelten waar de stroomrichting met het getij verandert;
- aa. *ADNR*: het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn.

Artikel 1.02 Schipper

1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moet zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper.

De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van een schipperspatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het soort schip dat hij voert.

2. Een samenstel moet eveneens onder het gezag van een schipper zijn gesteld, die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit.

Ingeval van een gekoppeld samenstel behoeft slechts deze schipper houder te zijn van het schipperspatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart.

De schipper van het motorschip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt is de schipper van het samenstel.

Wanneer meer dan één schip hoofdzakelijk voor het voortbewegen dient, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

Indien een duwstel door twee duwbotten naast elkaar wordt voortbewogen, is de schipper van de duwboot aan stuurboord de schipper van het samenstel.

3. Schepen van een duwstel, met uitzondering van de duwboot, behoeven geen schipper te hebben, maar zij zijn gesteld onder het gezag van de schipper van de duwboot. Wanneer zich in een gekoppeld samenstel een duwbak bevindt, kan de schipper van dit samenstel tegelijkertijd de functie van schipper van de duwbak vervullen.

4. Tijdens de vaart moet de schipper aan boord zijn; de schipper van een drijvend werktuig moet tevens aan boord zijn wanneer het werktuig in bedrijf is.

5. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement, onverminderd de verantwoordelijkheid van derden.

De schipper van een samenstel is verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement, voor zover de bepalingen daarvan op samenstellen van toepassing zijn.

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

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

7. De schipper mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, van medicijnen of van drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien hij een alcoholconcentratie in het bloed heeft van 0,8 promille of meer, dan wel hij een hoeveelheid alcohol in zijn lichaam heeft die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed oplevert, is het de schipper verboden het schip te voeren.

Artikel 1.03 Verplichtingen van de bemanning en van andere personen aan boord

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

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

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

4. Een lid van de dienstdoende minimum bemanning in de zin van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, en ieder andere persoon die zich aan boord bevindt, die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt, mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, van medicijnen of van drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,8 promille of meer, dan wel zij een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed oplevert, is het de in de eerste alinea genoemde personen verboden de koers en de snelheid van het schip te bepalen.

Artikel 1.04 Algemene plicht tot waakzaamheid

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

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende

voorwerpen, aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;

- c. hinder voor de scheepvaart ontstaat;
- d. het milieu in ernstige mate kan worden beïnvloed.

Artikel 1.05 Gedrag onder bijzondere omstandigheden

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

Artikel 1.06 Gebruik van de vaarweg

Onverminderd de artikelen 8.09, 9.02, tiende lid, 10.01, 10.02, 11.01, 11.02, 11.03, 11.04 en 11.05 moeten de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang en de snelheid van een schip of een samenstel verenigbaar zijn met de karakteristiek en de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken.

Artikel 1.07 Eisen met betrekking tot de belading en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers

1. Een schip mag niet zodanig zijn beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken.
2. Tijdens de vaart mag de lading het directe of indirecte uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m vóór de boeg.
3. De wijze van de belading mag de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar brengen.
4. De stabiliteit van de volgende schepen die containers vervoeren moet bovendien vóór het begin van de reis worden gecontroleerd:
 - a. schepen met een breedte van minder dan 9,50 m, indien de containers in meer dan één laag zijn geladen;
 - b. schepen met een breedte van 9,50 m of meer, indien de containers in meer dan twee lagen zijn geladen;
 - c. schepen met een breedte van 11 m of meer, indien de containers in meer dan drie lagen of in meer dan drie stapels naast elkaar zijn geladen.
5. Een schip dat is bestemd voor het vervoer van passagiers mag niet meer passagiers aan boord hebben dan door de bevoegde autoriteit is toegestaan.

Artikel 1.08 Bouw, uitrusting en bemanning van een schip

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

Artikel 1.09 Bediening van het roer

1. Tijdens de vaart moet het roer worden bediend door ten minste één daartoe bekwaam persoon die de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt.

2. De voorwaarde aangaande de leeftijd geldt niet voor kleine schepen zonder motor.
3. Teneinde te verzekeren dat het schip op de juiste wijze wordt gevoerd moet de roerganger in staat zijn alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder moet hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht hebben en in de gelegenheid zijn geluidsseinen te horen. Indien geen voldoende vrij uitzicht mogelijk is, moet dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmee over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen.
4. Indien bijzondere omstandigheden dit vorderen, moet een uitkijk of luisterpost die de roerganger inlicht aanwezig zijn.

Artikel 1.10 Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen vereist worden, aanwezig zijn:
 - a. het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt;
 - b. het schipperspatent voor de schipper en voor de overige leden van de bemanning het behoorlijk bijgehouden dienstboekje of het schipperspatent;
 - c. het behoorlijk bijgehouden vaartijdenboek;
 - d. de verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek;
 - e. de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart;
 - f. de meetbrief van het schip;
 - g. de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf;
 - h. het radardiploma voor de Rijn;
 - i. de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer;
 - k. het bedieningscertificaat voor de marifooninstallatie;
 - l. de zendmachtiging voor de marifooninstallatie, dan wel een keuringsbewijs;
 - m. de Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart;
 - n. het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje;
 - o. de bescheiden betreffende de stoomketels en andere onder druk staande vaten;
 - p. de verklaring betreffende de installaties voor vloeibaar gemaakte gassen;
 - q. de bescheiden betreffende elektrische installaties;
 - r. het keuringsbewijs betreffende de brandblusapparaten;
 - s. het keuringsbewijs betreffende de kranen;
 - t. de bescheiden vereist door het ADNR, Rn 10.381 en 210.381;
 - u. bij containervervoer de door de Commissie van Deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden;
 - v. de verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt.
2. De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

OFFICIEEL SCHEEPSNUMMER:-R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK
- Nummer:
- Commissie van Deskundigen:
- Geldig tot:

waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het officiële scheepsnummer, blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordszijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

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

De in het eerste lid, onder a, e en f, genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

3. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, bedoeld in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waar een stuurhut of een woning ontbreekt, is de aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden niet vereist. Deze bescheiden moeten echter in ieder geval steeds in de nabijheid van de bouwwerkzaamheden voor handen zijn. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden moet een door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar het schip mag worden gebruikt, aanwezig zijn.

4. De bescheiden en andere documenten als bedoeld in het eerste lid moeten op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteit worden overhandigd.

Artikel 1.11 Reglement aan boord

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

Artikel 1.12 Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen

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

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

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

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

Artikel 1.13 Bescherming van verkeerstekens

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

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

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

Artikel 1.14 Beschadiging van kunstwerken

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

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

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

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

Artikel 1.16 Redding en bijstand

1. Bij een ongeval dat de opvarenden van een schip in gevaar brengt moet de schipper alle hem ten dienste staande middelen tot hun redding aanwenden.

2. De schipper van een schip dat zich in de nabijheid bevindt van een schip of drijvend voorwerp dat door een ongeval is getroffen, waarbij personen gevaar lopen of waardoor het vaarwater dreigt te worden versperd, is verplicht, voor zover dit met de veiligheid van zijn schip is te verenigen, onverwijld bijstand te verlenen.

Artikel 1.17 Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen

1. De schipper van een schip of een drijvend voorwerp dat is vastgevaren of gezonken moet zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of een ander lid der bemanning moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.

2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd artikel 3.25, zo spoedig mogelijk naderende schepen of drijvende voorwerpen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van de plaats van het ongeval, dat deze schepen of drijvende voorwerpen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

3. Indien op de wachtplaats van een sluis of in een sluis een ongeval is

geschied moet de schipper onmiddellijk de dienstdoende sluismeester daarvan in kennis stellen.

Artikel 1.18 Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

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

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

3. De verplichting schepen of drijvende voorwerpen die zijn vastgevaren of gezonken, dan wel voorwerpen die zijn verloren, uit de rivier te verwijderen wordt geregeld door de nationale wetgeving.

4. De bevoegde autoriteit kan onmiddellijk tot opruiming overgaan, wanneer hij van oordeel is, dat dit niet kan worden uitgesteld.

Artikel 1.19 Verkeersaanwijzingen

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

Artikel 1.20 Toezicht

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

Artikel 1.21 Bijzondere transporten; amfibievoertuigen

1. Als een bijzonder transport wordt beschouwd het verplaatsen op de vaarweg:

a. van een schip of een samenstel dat niet voldoet aan de artikelen 1.06 en 1.08, eerste lid;

b. van een drijvende inrichting;

c. van een drijvend voorwerp, tenzij het verplaatsen daarvan klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken.

Een dergelijk transport is slechts toegestaan met een bijzondere vergunning die is afgegeven door de bevoegde autoriteit van het gedeelte van de vaarweg waarop zal worden gevaren. Deze autoriteit zal voor ieder bijzonder transport de voorwaarden vaststellen waaraan dit transport moet voldoen. Voor ieder bijzonder transport moet een schipper worden aangewezen, waarbij met artikel 1.02 rekening dient te worden gehouden.

2. Een amfibievoertuig wordt voor de toepassing van dit reglement beschouwd als een klein schip.

Artikel 1.22 Voorschriften van tijdelijke aard

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

2. Deze voorschriften kunnen met name verband houden met werken die in de vaarweg worden uitgevoerd, met militaire oefeningen, met openbare evenementen in de zin van artikel 1.23 of met de gesteldheid

van de vaarweg. Krachtens deze voorschriften kan op bepaalde gedeelten, waar bijzondere voorzorgsmaatregelen worden vereist en die door tonnen, bakens of andere tekens of door het opstellen van waarschuwingsposten zijn aangeduid, het varen des nachts of het varen met schepen met te grote diepgang worden verboden.

3. Het eerste lid betreft eveneens de voorschriften die kunnen worden vastgesteld, wanneer het nodig blijkt maatregelen van orde voor de scheepvaart te nemen in afwachting van een wijziging van dit reglement of bij wijze van proef. Deze voorschriften hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren. Zij treden in alle Oeverstaten op hetzelfde tijdstip in werking en worden onder dezelfde voorwaarden buiten werking gesteld.

Artikel 1.23 Toestemming voor evenementen

Voor het houden van sportevenementen, festiviteiten te water en andere evenementen, die de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen, is toestemming van de bevoegde autoriteit vereist.

Artikel 1.24 Toepasselijkheid in havens en op laad- en losplaatsen

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

HOOFDSTUK 2. KENTEKENS EN DIEPGANGSSCHALEN VAN SCHEPEN; METING

Artikel 2.01 Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen

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

a. de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

De naam moet aan beide zijden van het schip en tevens, met uitzondering van een duwbak, van achteren zichtbaar worden aangebracht. Indien bij een gekoppeld samenstel of bij een duwstel één van de naamsaanduidingen van het schip dat voor de voortbeweging dient geheel of gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, moet zij worden herhaald op borden die zodanig zijn geplaatst, dat zij goed zichtbaar zijn in de richtingen waarin deze naamsaanduiding aan het gezicht is onttrokken. Bij ontbreken van de naam van het schip moet worden aangegeven hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer, hetzij het nummer van teboekstelling dat, ter aanduiding van het land waarin de thuishaven of de plaats van teboekstelling is gelegen, wordt gevolgd door de letter of lettercombinatie vermeld in de bijlage 1;

b. de thuishaven of de plaats van teboekstelling.

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

c. het officiële scheepsnummer, dat uit 7 Arabische cijfers bestaat, eventueel gevolgd door een kleine letter, waarbij de eerste twee cijfers het

land en de instelling, die het officiële scheepsnummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken behoeft slechts te worden gevoerd door de hierboven bedoelde schepen, waarvan de thuishaven of de plaats van teboekstelling in één der Oeverstaten of België is gelegen, met uitzondering van drijvende werktuigen, veerponten, sport- of pleziervaartuigen en passagiersschepen, alsmede schepen van de toezichthoudende ambtenaren en brandweerboten.

Het officiële scheepsnummer wordt aangebracht op de wijze, voorgescreven onder a.

2. Bovendien moet op een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, zijn aangegeven:

a. indien het is bestemd voor het vervoer van goederen, het laadvermogen in tonnen. Deze aanduiding moet zijn aangebracht aan beide zijden van het schip, op de romp dan wel op duurzaam bevestigde borden of platen;

b. indien het is bestemd voor het vervoer van passagiers, het ten hoogste toegelaten aantal passagiers. Deze aanduiding moet zijn aangebracht op een goed waarneembare plaats aan boord.

3. Bovenvermelde kentekens moeten zijn aangebracht in Latijnse letters en Arabische cijfers. Zij moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. De hoogte van de tekens moet voor de naam en het officiële scheepsnummer ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

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

Artikel 2.02 Kentekens van kleine schepen

1. Op een klein schip moet een officiële kenteken worden aangebracht. Dit kenteken moet een hoogte hebben van ten minste 10 cm en het moet vooraan aan beide zijden van het schip zijn aangebracht, in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond.

2. De bevoegde autoriteit kan in bepaalde omstandigheden aan een klein schip vrijstelling verlenen van het kenteken bedoeld in het eerste lid. In dit geval kan zij eisen dat moet worden aangebracht:

a. de naam of de kenspreuk.

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

b. de naam en de woonplaats van de eigenaar.

De naam en de woonplaats moeten op een goed waarneembare plaats aan de binnen- of buitenzijde van het schip worden aangebracht.

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

Artikel 2.03 Meting

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

Artikel 2.04 Inzinkingsmerken en diepgangsschalen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn voorzien van merken die het vlak van de grootste inzinking aangeven. Bij een zeeschip treedt de zomerzoetwateruitwatering in de plaats van het inzinkingsmerk. In het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is aangegeven op welke wijze de grootste inzinking wordt vastgesteld en de inzinkingsmerken worden aangebracht.

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

Artikel 2.05 Kentekens van ankers

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

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

HOOFDSTUK 3. OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 3.01 Begripsbepalingen en toepassing

(Bijlage 3: schets 1)

1. 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 $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars en dat slechts over deze boog zichtbaar is;
- b. boordlichten: een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde, die elk schijnen over een boog van de horizon van $112^{\circ}30'$ en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars en die slechts over deze boog zichtbaar zijn;
- 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 $67^{\circ}30'$ van recht achteruit en dat slechts over deze boog zichtbaar is;
- d. rondom schijnend licht: een licht dat schijnt over een boog van 360° .

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

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

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

Artikel 3.02 Lichten en navigatielantaarns

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de bij dit reglement voorgeschreven lichten naar alle zijden uitstralen en ononderbroken licht van gelijkmatige sterkte geven.
2. Een schip mag slechts de navigatielantaarns gebruiken,
 - a. waarvan de lantaarnhuizen, de uitrusting en de lichtbronnen het keurmerk dragen, voorgeschreven in de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, en
 - b. waarvan de lichten voor wat betreft hun horizontale uitstraling, kleur en sterkte in overeenstemming zijn met dit reglement.
3. De lichten van stilliggende schepen die niet zijn uitgerust met een motor behoeven niet aan het gestelde in het tweede lid te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.

Artikel 3.03 Vlaggen, borden en wimpels

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de bij dit reglement voorgeschreven vlaggen en borden rechthoekig zijn.
2. De kleuren van de vlaggen, borden en wimpels mogen niet verbleekt of vervuild zijn.
3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd. Aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan:
 - bij vlaggen en borden, indien de lengte en de breedte elk ten minste 1 m bedragen;
 - bij wimpels, indien de lengte tenminste 1 m en de breedte aan één zijde tenminste 0,50 m bedraagt.

Artikel 3.04 Cilinders, bollen, kegels en ruiten

1. De bij dit reglement voorgeschreven cilindrs, bollen, kegels en ruiten kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.
2. De kleuren mogen niet verbleekt of vervuild zijn.
3. De afmetingen moeten ten minste als volgt zijn:
 - a. voor cilindrs: 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;
 - d. voor ruiten: een hoogte van 80 cm en een middellijn van 50 cm.
4. In afwijking van het derde lid mogen voor kleine schepen voorwerpen van geringere afmetingen worden gebruikt, die in verhouding staan tot de grootte van het kleine schip. De afmetingen moeten echter in ieder geval zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd.

Artikel 3.05 Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens

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

Artikel 3.06 (vervallen)

Artikel 3.07 Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden, wimpels enz.

1. Het is verboden verlichting of zoeklichten, alsmede vlaggen, borden, wimpels of andere voorwerpen, op zodanige wijze te gebruiken, dat zij verward kunnen worden met de in dit reglement vermelde tekens dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.

2. Het is verboden verlichting of zoeklichten op zodanige wijze te gebruiken, dat zij, door verblinding, gevaar of hinder voor de scheepvaart of voor het verkeer te land kunnen veroorzaken.

II. NACHT- EN DAGTEKENS

II.A. TEKENS TIJDENS HET VAREN

Artikel 3.08 Tekens van alleen varende motorschepen

(Bijlage 3: schetsen 2 en 3)

1. Een alleen varend motorschip moet des nachts voeren:
 - a. een toplicht, dat moet worden gevoerd op het voorschip op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;
 - b. boordlichten, die zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip moeten bevinden. Zij moeten ten minste 1 m lager dan het toplicht en ten minste 1 m daarachter worden gevoerd en moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordszijde en het rode licht niet van stuurboordszijde kan worden gezien;
 - c. een heklicht op het achterschip.
2. Een alleen varend motorschip met een lengte van meer dan 110 m moet des nachts bovendien op het achterschip een tweede toplicht voeren op een grotere hoogte dan het toplicht op het voorschip.
3. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen en op veerponten. De bepalingen van toepassing op kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13 en die van toepassing op veerponten in artikel 3.16.

Artikel 3.09 Tekens van varende sleepen

(Bijlage 3: schetsen 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10)

1. Het motorschip aan de kop van een varende sleep moet voeren:
 - des nachts:
 - a. behalve het toplicht en de boordlichten, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder a en b, een tweede toplicht, ongeveer 1 m onder het eerste toplicht en voor zover mogelijk ten minste 1 m hoger dan de boordlichten;
 - b. in plaats van het heklicht, bedoeld in artikel 3.08, eerste lid onder c, een geel heklicht aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengte achter het schip.
 - des daags:
 - a. 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 varende sleep aan de kop verscheidene motorschepen bevat die naast elkaar varen, al dan niet langszijde van elkaar vastge-maakt, moet elk van deze schepen voeren:
 - des nachts:

een derde toplicht, ongeveer 2 m onder het eerste toplicht, maar, voor zover mogelijk, ten minste 1 m hoger dan de boordlichten;

– des daags:

de cylinder als bedoeld in het eerste lid.

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

3. Een schip van een sleep dat volgt achter het motorschip of de motorschepen, bedoeld in het eerste en tweede lid, moet voeren:

– des nachts:

een wit helder rondom schijnend licht, op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;

– des daags:

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

Indien echter:

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

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

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

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

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

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

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

6. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts kleine schepen slepen of op het slepen van kleine schepen. De bepalingen van toepassing op deze kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, tweede en derde lid.

Artikel 3.10 Tekens van varende duwstellen

(Bijlage 3: schetsen 11, 12, 13 en 14)

1. Een varend duwstel moet des nachts voeren:

a.i. drie toplichten op het voorschip van het voorste schip of van het meest links geplaatste der voorste schepen, in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met een horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het bovenste toplicht op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken en de beide onderste toplichten ongeveer 1,25 m uit elkaar en ongeveer 1,10 m onder het bovenste toplicht;

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

De masten waaraan deze toplichten worden gevoerd moeten zijn geplaatst in de lengte-as van het schip waarop zij zich bevinden;

b. boordlichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijanten van het duwstel en ten minste 2 m boven het wateroppervlak;

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

ii. een heklicht op het achterschip van elk ander schip dat van achteren over de volle breedte zichtbaar is. Indien echter behalve de duwboot meer dan twee schepen van achteren zichtbaar zijn, moet dit heklicht alleen door de schepen aan de buitenzijden worden gevoerd.

2. Een duwstel dat door twee duwbotten naast elkaar wordt voortbewogen moet de heklichten bedoeld in het eerste lid, onder c.i, voeren op de duwboot aan stuurboord. De andere duwboot moet het heklicht bedoeld in het eerste lid, onder c.ii, voeren.

3. Het eerste lid is eveneens van toepassing op duwstellen die des nachts worden gesleept. De heklichten bedoeld in het eerste lid, onder c.i, dienen echter geel in plaats van wit te zijn.

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

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

Artikel 3.11 Tekens van varende gekoppelde samenstellen

(Bijlage 3: schetsen 15, 16)

1. Een varend gekoppeld samenstel moet des nachts voeren:

a. een toplicht op elk schip zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder a. Echter op een schip dat geen motorschip is mag in plaats van het toplicht worden gevoerd een licht zoals voorgeschreven bij artikel 3.09, derde lid, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de motorschepen;

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

c. een heklicht op het achterschip van elk schip.

2. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts langs zijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbewogen of langs zijde van een ander schip vastgemaakt worden voortbewogen. De voorschriften van toepassing op deze kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, tweede en derde lid.

Artikel 3.12 Tekens van varende zeilschepen

(Bijlage 3: schets 17)

1. Een varend zeilschip moet des nachts voeren:

a. boordlichten zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder b. Dit mogen echter gewone lichten zijn;

b. een heklicht op het achterschip.

2. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen. De voorschriften van toepassing op kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, eerste, vierde en zesde lid.

Artikel 3.13 Tekens van varende kleine schepen

(Bijlage 3: schetsen 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26)

1. Een alleenvarend klein motorschip moet des nachts voeren: hetzij

a. een toplicht, op dezelfde hoogte als de boordlichten en ten minste 1 m vóór deze lichten. Dit licht moet een helder licht zijn;

b. boordlichten. Deze lichten mogen gewone lichten zijn. Zij moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het

schip bevinden en moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet van bakboordszijde en het rode licht niet van stuurboordszijde kan worden gezien;

c. een heklicht;

hetzij

d. het toplicht, voorgeschreven onder a. Dit licht moet echter ten minste 1 m hoger dan de boordlichten worden gevoerd;

e. de boordlichten, voorgeschreven onder b. Deze lichten mogen echter onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg worden gevoerd;

f. een heklicht. Dit licht behoeft niet te worden gevoerd indien, in plaats van het onder d bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.

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

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

4. Een alleenvarend klein zeilschip moet des nachts:

hetzij de boordlichten voorgeschreven bij het eerste lid, onder b of e, en een heklicht voeren;

hetzij deze boordlichten en het heklicht, verenigd in één lantaarn aan de top van de mast voeren;

hetzij een wit gewoon rondom schijnend licht voeren, en bovendien bij het naderen van andere schepen een tweede wit gewoon licht tonen.

5. Een alleenvarend klein schip dat niet door middel van een motor of door middel van zeilen wordt voortbewogen moet des nachts een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Bijboten van schepen die in deze omstandigheden verkeren behoeven echter slechts bij het naderen van andere schepen dit licht te tonen.

6. Een klein schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd door middel van een motor wordt voortbewogen moet des daags voeren:

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

Artikel 3.14 Bijkomende tekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

(Bijlage 3: schetsen 27a, 27b, 28a, 28b, 29, 30, 31, 32)

1. Een varend schip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, voeren:

– des nachts:

een blauw licht;

– des daags:

een blauwe kegel met de punt naar beneden.

Dit teken moet op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd dat het van alle zijden zichtbaar is. In plaats van het dagteken kan ook één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak door de inzinkingsmerken worden gevoerd.

2. Een varend schip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, voeren:

– des nachts:

twee blauwe lichten;

– des daags:

twee blauwe kegels met de punt naar beneden.

Deze tekens moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. In plaats van de twee blauwe kegels kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de onderste op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak door de inzinkingsmerken is aangebracht.

3. Een varend schip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, Bijlage B1 Rn 10.500, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, voeren:

– des nachts:

drie blauwe lichten;

– des daags:

drie blauwe kegels met de punt naar beneden.

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

4. Indien een duwstel of gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet het schip dat dient voor het voortbewegen van het duwstel of gekoppeld samenstel de tekens, voorgeschreven in het eerste, tweede of derde lid, voeren.

5. Een duwstel, dat door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen, moet de tekens bedoeld in het vierde lid op de duwboot aan stuurboord voeren.

6. Een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat verschillende gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet de tekens voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof, die het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

7. Een schip, dat in het bezit is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADNR, Rn 10.282 (Bijlage B1) of Rn 210.282 (Bijlage B2), en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het eerste lid, mag, indien het gelijktijdig gescht wil worden met een schip dat de tekens bedoeld in het eerste lid moet voeren, bij nadering van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren.

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

Artikel 3.15 Tekens van varende schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m

(Bijlage 3: schets 33)

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

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

Artikel 3.16 Tekens van varende veerponten

(Bijlage 3: schetsen 34, 35, 36)

1. Een varende niet-vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:

a. een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag echter worden verminderd, indien de lengte van de veerpont 15 m niet overschrijdt;

b. een groen helder rondom schijnend licht ongeveer 1 m boven het onder a bedoelde licht.

2. De het meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een varende veerpont aan een langskabel moet des nachts zijn voorzien van een wit helder rondom schijnend licht, ten minste 3 m boven het wateroppervlak.

3. Een varende vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:

- a. de bij het eerste lid van dit artikel voorgeschreven lichten;
- b. de bij artikel 3.08, eerste lid onder b en c, voorgeschreven lichten.

Artikel 3.17 Bijkomend teken van varende schepen die recht van voorrang hebben

(Bijlage 3: schets 37)

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

een rode wimpel op het voorschip op een voldoende hoogte om goed zichtbaar te zijn.

Artikel 3.18 Bijkomende tekens van varende schepen die onmanoeuvreerbaar zijn

(Bijlage 3: schets 38)

Een varend schip dat onmanoeuvreerbaar is moet, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, zo nodig:

– des nachts:

een rood licht tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid;

– des daags:

een rode vlag tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid,

of het bij dit reglement voorgeschreven geluidsein geven, dan wel zowel het een als het ander tegelijkertijd verrichten.

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

Artikel 3.19 Tekens van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen

(Bijlage 3: schets 39)

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

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

II. B. TEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN

Artikel 3.20 Tekens van stilliggende schepen

(Bijlage 3: schetsen 40, 41)

1. Een schip dat stilligt, met uitzondering van een klein schip of een schip vermeld in de artikelen 3.22 en 3.25, moet des nachts voeren:

een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak door de inzinkingsmerken.

In plaats van dit licht mogen ook 2 witte gewone rondom schijnende lichten aan de zijde van het vaarwater op dezelfde hoogte, één op het voorschip en één op het achterschip, worden gevoerd.

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

een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater.

3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet gevoerd te worden:

a. indien het schip deel uitmaakt van een groep van schepen, waarvan verwacht mag worden dat hij niet voor het einde van de nacht uiteen zal gaan, en de schepen van deze groep aan de zijde van het vaarwater het bij het eerste lid voorgeschreven licht voeren;

b. indien het schip zich geheel tussen niet overstroomde kribben bevindt, dan wel achter een boven water uitstekende strekdam stilligt;

c. indien het schip aan de oever stilligt en vanaf die oever voldoende wordt verlicht.

4. Indien schepen op een in het bijzonder voor hen bestemde ligplaats bij elkaar stilliggen kunnen in bijzondere gevallen bepaalde schepen daarvan door de bevoegde autoriteit van de verplichting tot het voeren van de in dit artikel voorgeschreven lichten worden vrijgesteld.

Artikel 3.21 Bijkomende tekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

(Bijlage 3: schetsen 42, 43, 44)

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

Artikel 3.22 Tekens van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten

(Bijlage 3: schets 45, 46)

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

Bovendien moet de het meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een veerpont aan een langskabel des nachts het bij artikel 3.16, tweede lid, voorgeschreven licht voeren.

2. Een op zijn aanlegplaats stilliggende vrijvarende veerpont, die dienst doet, moet des nachts de bij artikel 3.16, eerste lid, voorgeschreven lichten voeren. Hij mag bovendien de bij artikel 3.08, eerste lid onder b en c, voorgeschreven lichten blijven voeren.

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

Artikel 3.23 Tekens van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen

(Bijlage 3: schets 47)

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

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

Artikel 3.24 Tekens van bepaalde stilliggende vissersschepen en van hun netten of uitleggers

(Bijlage 3: schets 48)

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

het bij artikel 3.20, eerste lid, voorgeschreven licht.

Bovendien moet het net of de uitlegger zijn aangeduid door:

– des nachts:

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

- des daags:
gele drijvers, in voldoende aantal om de plaats daarvan aan te geven.

Artikel 3.25 Tekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen

(Bijlage 3: schetsen 49a, 49b, 50a, 50b, 51, 52)

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

a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

- des nachts:

twee groene heldere of gewone lichten;

- des daags:

het aanwijzingsbord E.1 (bijlage 7) of

twee groene ruiten,

in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;

en zo nodig:

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

- des nachts:

een rood licht,

op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten;

- des daags:

het verbodsbord A.1 (bijlage 7), op dezelfde hoogte als het onder a voorgeschreven bord,

of

een rode bol, op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder a voorgeschreven ruiten;

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

c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

- des nachts:

een rood helder of gewoon licht en een wit helder of gewoon licht, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het rode licht boven;

- des daags:

een vlag waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is, dan wel twee vlaggen boven elkaar, de bovenste rood en de onderste wit;

en zo nodig:

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

- des nachts:

een rood licht, op dezelfde hoogte als het onder c voorgeschreven rode licht en van dezelfde lichtsterkte als dit licht;

- des daags:

een rode vlag, op dezelfde hoogte als de aan de andere zijde gevoerde roodwitte vlag of de rode vlag.

Deze tekens moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van dezelfde kleur.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet des nachts 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, op boeien of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.

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

Artikel 3.26 Bijkomende tekens van schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen en van hun ankers
(Bijlage 3: schetsen 53, 54, 55)

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

een tweede wit gewoon rondom schijnend licht, ongeveer 1 m onder het bij artikel 3.20, eerste lid, voorgeschreven licht of, indien twee van deze lichten zijn aangebracht, onder het licht dat het meest nabij het uitstaande anker is aangebracht.

2. Indien in de in artikel 3.23 bedoelde gevallen de ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet het licht dat zich het meest nabij deze ankers bevindt worden vervangen door:

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

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

4. Indien het anker, de ankerkabel of ankerketting van een drijvend werktuig een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet hij worden aangeduid door:

– des nachts:

een drijver met een radarreflector en een wit gewoon rondom schijnend licht;

– des daags:

een gele drijver voorzien van een radarreflector.

III. BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS

Artikel 3.27 Tekens van schepen van toezichthoudende ambtenaren

(Bijlage 3: schets 56)

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

Artikel 3.28 Bijkomend teken van varende schepen die werkzaamheden in de vaarweg uitvoeren

(Bijlage 3, schets 57)

Een varend schip dat in of nabij het vaarwater werkzaamheden, peilingen of metingen uitvoert mag, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, met toestemming van de bevoegde autoriteit, tonen:

een geel helder of gewoon rondom schijnend flikkerlicht.

Artikel 3.29 Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging

(Bijlage 3: schets 58)

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

– des nachts:

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

– des daags:

een vlag waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat hij van alle zijden zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee boven elkaar geplaatste vlaggen waarvan de bovenste rood en de onderste wit is.

De vlaggen mogen worden vervangen door borden van dezelfde kleur.

2. Onverminderd artikel 3.25 hebben uitsluitend het recht de in het eerste lid bedoelde tekens te tonen:

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

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

Artikel 3.30 Noodtekens

(Bijlage 3: schets 59)

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, mag tonen:

– des nachts:

een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid;

– des daags:

een rode vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid.

2. Deze tekens vervangen de in artikel 4.04 vermelde geluidsseinen of vullen deze aan.

Artikel 3.31 Teken van het verbod van toegang aan boord

(Bijlage 3: schets 60)

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften de toegang aan boord voor onbevoegden is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door: één of meer ronde witte borden met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de afbeelding van een voetganger.

Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 0,60 m bedragen.

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

Artikel 3.32 Teken van het verbod te roken

(Bijlage 3: schets 61)

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

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

Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 0,60 m bedragen.

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

Artikel 3.33 Teken van het verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen

(Bijlage 3: schets 62)

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 4. GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; RADAR

I. GELUIDSSEINEN

(Bijlage 6)

Artikel 4.01 Algemene bepalingen

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

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

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

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

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

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

Artikel 4.02 Geven van geluidsseinen

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

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

Artikel 4.03 Verboden geluidsseinen

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

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

Artikel 4.04 Noodseinen

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

2. Deze seinen dienen ter vervanging of ter aanvulling van de in artikel 3.30 bedoelde optische tekens.

II. MARIFOON

Artikel 4.05 Marifoon

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

Deze voorschriften worden vermeld in de Handleiding voor de marifonie in de Rijnvaart.

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

3. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, mag slechts varen indien het is uitgerust met een marifooninstallatie geschikt voor de kanalen voor het schip – schip verkeer, de nautische informatie en het verkeer tussen schip en havenautoriteiten die goed functioneert.

Met deze marifooninstallatie moet gelijktijdig op twee kanalen kunnen worden uitgeluisterd.

4. Een varend motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet de marifooninstallatie op ontvangst hebben ingeschakeld op het voor het schip–schip verkeer aangewezen kanaal, tenzij in een bepaald geval bij uitzondering het uitluisteren op een ander kanaal verantwoord is, en moet op de voor het schip – schip verkeer en voor de nautische informatie aangewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.

Het moet de kanalen voor het schip – schip verkeer en voor de nautische informatie gelijktijdig op ontvangst hebben ingeschakeld.

5. Teken B.11 (bijlage 7) geeft aan dat een schip gebruik moet maken van de marifoon overeenkomstig de voorschriften van de bevoegde autoriteit.

III. RADAR

Artikel 4.06 Radar

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

a. het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart

geschikte radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van draaiing van het schip, die goed functioneren en die van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België. Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing;

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

c. zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een diploma, afgegeven krachtens het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn. Onverminderd artikel 1.09, derde lid, mag des daags bij goed zicht van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip – schip verkeer, die goed functioneert.

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

HOOFDSTUK 5. VERKEERSTEKENS VAN DE VAARWEG

Artikel 5.01 Verkeerstekens

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

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

Artikel 5.02 Verkeerstekens ter markering van de vaarweg

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

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

HOOFDSTUK 6. VAARREGELS

I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 6.01 (vervallen)

Artikel 6.02 Gedrag tussen kleine schepen en andere schepen

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

2. De artikelen 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, eerste lid, 6.10, 6.11 en 6.12, met uitzondering van het teken B.1 (bijlage 7), zijn niet van toepassing op of ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde kleine schepen, slepen en gekoppelde samenstellen. Een schip, niet zijnde een klein schip, behoeft de artikelen 6.09, tweede lid, 6.13, 6.14 en 6.16 niet in acht te nemen ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde kleine schepen, slepen en gekoppelde samenstellen.

Artikel 6.02a Vaarregels voor kleine schepen onderling

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. ONTMOETEN EN VOORBILJOPEN

Artikel 6.03 Algemene beginselen

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

2. Bij een samenstel mogen de tekens dan wel de seinen, voorgescreven bij de artikelen 3.17, 6.04 en 6.10, slechts worden getoond dan wel worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper

van het samenstel bevindt, bij een sleep echter in ieder geval door het motorschip aan de kop van de sleep.

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

Artikel 6.04 Ontmoeten: Hoofdregels

(Bijlage 3: schets 63)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6.05 Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels

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

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

b. een afvarende sleep, die om te kunnen opdraaien een bepaalde oever wil houden.

Zij mogen dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken, indien zij zich er van hebben vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

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

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

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

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

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

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

Artikel 6.06 (vervallen)

Artikel 6.07 Ontmoeten in een engte

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

- a. een schip moet een engte zonder onnodig oponthoud doorvaren, met dien verstande evenwel, dat voorbijlopen verboden is;
- b. indien het uitzicht beperkt is, moet een schip, alvorens een engte binnen te varen, «één lange stoot» geven. Zo nodig, in het bijzonder wanneer de engte lang is, moet het dit sein tijdens het doorvaren herhalen;
- c. wanneer een opvarend schip constateert, dat een afvarend schip op het punt staat een engte binnen te varen, moet het beneden de engte stilhouden, totdat het afvarende schip deze is doorgevaren;
- d. wanneer een opvarend samenstel een engte reeds is binnengevaren, moet een afvarend schip zo mogelijk boven de engte stilhouden, totdat het opvarende samenstel deze is doorgevaren. Hetzelfde geldt voor een alleenvarend afvarend schip ten opzichte van een alleenvarend opvarend schip.

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

Artikel 6.08 Verbod tot ontmoeten door tekens langs de vaarweg

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

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

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

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

Artikel 6.09 Voorbijlopen: Algemene bepalingen

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

2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te

doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.

Artikel 6.10 Voorbijlopen: Gedrag en seinen der schepen

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

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

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

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

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

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

a. «één korte stoot», zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is;

b. «twee korte stoten», zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.

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

– «twee korte stoten», in het geval onder a, of

– «één korte stoot», in het geval onder b.

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

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

Artikel 6.11 Verbod tot voorbijlopen door tekens langs de vaarweg

Onverminderd artikel 6.08, eerste lid, is voorbijlopen verboden:

a. in een vak van de vaarweg aangeduid door het teken A.2 (bijlage 7);

b. tussen samenstellen onderling, in een vak van de vaarweg aangeduid door het teken A.3 (bijlage 7).

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

III. ANDERE VAARREGELS

Artikel 6.12 Varen in vakken waar de te volgen weg wordt voorgeschreven

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

Artikel 6.13 Keren

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

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

a. «één lange stoot gevolgd door één korte stoot», zo het over stuurboord wil keren, of

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

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

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

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

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

Artikel 6.14 Gedrag bij vertrek

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

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

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

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

Artikel 6.16 In- en uitvaren van havens en van nevenvaarwegen

1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarweg uitvaren en een 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 genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

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

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

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

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

- «drie lange stoten», zo het na het uitvaren de vaarweg zal oversteken. Vóór het eind van het oversteken moet het schip zo nodig geven:
- «één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het stuurboord uit wil gaan, of
- «één lange stoot gevolgd door twee korte stoten», zo het bakboord uit wil gaan.

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

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

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

Artikel 6.17 Op gelijke hoogte varen; verbod een schip te naderen

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

2. Behalve bij voorbijlopen of ontmoeten, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip of samenstel, dat de tekens voorgeschreven bij artikel 3.14, tweede of derde lid, voert.

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

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

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

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

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

Artikel 6.19 Zich laten drijven

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

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

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

Artikel 6.20 Hinderlijke waterbeweging

1. Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of stilliggend schip of

drijvend voorwerp of aan een kunstwerk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen:

- a. voor een havenmond;
- b. in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost;
- c. in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
- d. in de nabijheid van een niet-vrijvarende veerpont;
- e. in een vak van de vaarweg, aangeduid door het teken A.9 (bijlage 7).

2. Onverminderd artikel 1.04 geldt het eerste lid, onder b en c, niet ten opzichte van een klein schip.

3. Een schip moet bij het voorbijvaren van een schip, dat de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.25, eerste lid onder c, voert en bij het voorbijvaren van schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, die de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.29, eerste lid, voeren, zijn snelheid verminderen, zoals bij het eerste lid is voorgeschreven. Het moet bovendien zo ver mogelijk daarvan verwijderd blijven.

Artikel 6.21 Samenstelling van samenstellen

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

2. Behalve bij werkzaamheden, of bij het bieden van hulp aan een in nood verkerend schip, mag een motorschip slechts worden gebruikt om te slepen, te duwen of voor de voortbeweging van een gekoppeld samenstel te dienen, voor zover zulks is vermeld in het certificaat van onderzoek.

Het motorschip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen van een gekoppeld samenstel dient moet zich aan stuurboordzijde van dit samenstel bevinden. Wanneer echter één of meer duwbakken gekoppeld worden voortbewogen, mag één hiervan zich aan stuurboordzijde van het samenstel bevinden.

3. Een passagiersschip dat passagiers aan boord heeft mag niet gekoppeld varen. Het mag niet slepen of zich laten slepen, behalve ingeval het verhalen van een beschadigd schip zulks noodzakelijk maakt.

Artikel 6.22 Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten

1. Indien de bevoegde autoriteit door een algemeen teken A.1 (bijlage 7) te kennen geeft dat de scheepvaart is gestremd, moet een schip vóór dit teken stilhouden.

2. Een schip en een drijvend voorwerp, met uitzondering van een klein schip niet zijnde een motorschip, mogen niet varen op gedeelten van de vaarweg aangeduid door het teken A.1a (bijlage 7).

Artikel 6.22a Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaren of gezonken schepen

(Bijlage 3: schets 50 a, 50 b, 52)

Het is verboden om een schip bedoeld in artikel 3.25 voorbij te varen aan de zijde waar het toont:

- het rode licht of de rode lichten bedoeld in artikel 3.25, eerste lid onder b en d, of
- het teken A.1 (bijlage 7), de rode bol of de rode vlag bedoeld in artikel 3.25, eerste lid onder b en d.

Artikel 6.23 Vaarregels voor veerponten

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

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

a. indien de veerpont buiten dienst is, moet hij ligplaats nemen op de door de bevoegde autoriteit toegewezen plaats. Ingeval geen ligplaats is toegewezen, moet hij zodanig ligplaats nemen, dat het vaarwater vrij blijft;

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

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

V. DOORVAREN VAN BRUGGEN, STUWEN EN SLUIZEN

Artikel 6.24 Doorvaren van bruggen en stuwen; algemene bepalingen

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

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

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

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

Artikel 6.25 Doorvaren van vaste bruggen

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

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

a. het teken D.1a (bijlage 7), of

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

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

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

Artikel 6.26 Doorvaren van schipbruggen

Onverminderd de artikelen 6.07, 6.08 en 6.24 gelden voor het doorvaren van een schipbrug de volgende bepalingen:

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

Artikel 6.27 Doorvaren van stuwen

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

Artikel 6.28 Doorvaren van sluizen

1. Bij het naderen van een wachtplaats van een sluis moet een schip snelheid verminderen.

Het moet ingeval het de sluis niet onmiddellijk mag of wil invaren en op de oever het teken B.5 (bijlage 7) wordt getoond, vóór dit teken stilhouden.

2. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat uitgerust is met een marifooninstallatie welke voorzien is van de kanalen voor de nautische informatie, uitluisteren op het kanaal van de sluis.

3. Het schutten geschiedt in volgorde van aankomst op de wachtplaatsen.

Een klein schip kan niet verlangen afzonderlijk te worden geschut. Het mag de sluis pas invaren op aanwijzing van het sluispersoneel. Een klein schip, dat tezamen met andere schepen wordt geschut, mag de sluis echter eerst invaren na deze andere schepen.

4. Bij het naderen van een sluis, in het bijzonder op de wachtplaats, mag een schip een ander schip niet voorbijlopen.

5. In een sluis moet een schip zijn ankers geheel voorhalen. Dezelfde verplichting geldt op een wachtplaats, voor zover de ankers niet worden gebruikt.

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

7. In een sluis:

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

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

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

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

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

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

8. Op de wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van ten minste 10 m in acht nemen ten opzichte van een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert. Deze verplichting geldt evenwel niet voor een schip of een samenstel dat eveneens dit teken voert, alsmede voor een schip bedoeld in artikel 3.14, zevende lid.

9. Een schip of een samenstel dat de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, voert, wordt afzonderlijk geschut.

10. Een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert, wordt niet tegelijk met een passagiersschip geschut.

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

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

Artikel 6.28a In- en uitvaren van sluisen

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

a. twee rode lichten boven elkaar:

het invaren is verboden, de sluis wordt niet bediend;

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

het invaren is verboden, de sluis is gesloten;

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

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

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

het invaren is toegestaan.

2. Het uitvaren van een sluis wordt zowel des nachts als des daags geregeld door de volgende tekens:

a. één rood licht of twee rode lichten:

het uitvaren is verboden;

b. één groen licht of twee groene lichten:

het uitvaren is toegestaan.

3. Het rode licht of de rode lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken A.1 (bijlage 7).

Het groene licht of de groene lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken E.1 (bijlage 7).

4. Bij het ontbreken van lichten of andere tekens mag een schip een sluis slechts in- en uitvaren na een verkeersaanwijzing door het sluispersoneel.

Artikel 6.29 Schutting bij voorrang

In afwijking van artikel 6.28, derde lid, hebben recht op schutting bij voorrang:

a. schepen van de bevoegde autoriteit, alsmede brandweer-, politie- en douaneboten van de Oeverstaten, die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;

b. schepen waaraan de bevoegde autoriteit dat recht uitdrukkelijk heeft verleend.

VI. SLECHT ZICHT; VAREN OP RADAR

Artikel 6.30 Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

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

Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich òf binnen gezichts- of gehoorafstand van de schipper van het schip of van het samenstel bevindt, òf een spreekverbinding met hem heeft. Op een samenstel behoeft alleen het schip aan de kop van het samenstel de uitkijk te hebben.

2. Bij slecht zicht mag een schip slechts de vaart voortzetten indien het met een marifooninstallatie voor de kanalen voor het schip – – schipverkeer is uitgerust en het op kanaal 10 uitluistert. Het moet aan de andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

3. Een schip moet gaan stilliggen, wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet. Bovendien moet, indien in een sleep geen visueel contact tussen de gesleepte lengten en het motorschip aan de kop van de sleep meer mogelijk is, de sleep op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.

4. 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.

5. Het vierde lid is niet van toepassing op een afvarende sleep.

6. Een schip moet bij het stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrij maken.

Artikel 6.31 Geluidsseinen van een schip dat stilligt

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

a. indien het zich (stroomafwaarts gezien) aan de linkerzijde van het vaarwater bevindt: «één reeks klokslagen»;

b. indien het zich (stroomafwaarts gezien) aan de rechterzijde van het vaarwater bevindt: «twee reeksen klokslagen»;

c. indien het niet zeker is, of het zich aan de linker- dan wel aan de rechterzijde van het vaarwater bevindt: «drie reeksen klokslagen». Dit sein moet eveneens des nachts worden gegeven.

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

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

Artikel 6.32 Varen op radar

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

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

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

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

a. het in artikel 4.06, eerste lid onder b, bedoelde drietone seïn geven en dit seïn zo dikwijls als nodig is herhalen. Deze bepaling is niet van toepassing op kleine schepen;

b. de snelheid verminderen en zo nodig kop vóór stilhouden of opdraaien.

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

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

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

Artikel 6.33 Geluidsseinen voor niet op radar varende schepen

1. Een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt, die bij slecht zicht varen zonder gebruik te maken van radar, moeten als mistseïn geven: «één lange stoot». Dit seïn moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

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

Artikel 6.34 Bepalingen voor niet op radar varende schepen die het drietone seïn horen

Een niet op radar varend schip moet, zodra het het drietone seïn bedoeld in artikel 6.32, derde lid onder a, hoort:

a. indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt: deze oever

aanhouden en, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;

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

HOOFDSTUK 7. REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.01 Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

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

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

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

4. Een schip, een samenstel en een drijvend voorwerp die stilliggen, zomede een drijvende inrichting, moeten zodanig zijn verankerd of gemeerd, dat zij door verandering van hun positie geen gevaar of hinder voor andere schepen kunnen vormen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met wind en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

Artikel 7.02 Ligplaats nemen

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen geen ligplaats nemen:

a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling het ligplaats nemen is verboden;

b. in een vak aangewezen door de bevoegde autoriteit;

c. in een vak aangeduid door het teken A.5 (bijlage 7), waarbij het verbod van toepassing is aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht;

d. onder een brug of onder een hoogspanningslijn;

e. in een engte zoals bedoeld in artikel 6.07 en in de nabijheid daarvan, en in een vak waar als gevolg van het stilliggen een engte zou ontstaan en in de nabijheid daarvan;

f. waar in de vaarweg een andere vaarweg, daaronder begrepen een haven, uitmondt;

g. in het traject van een veerpont;

h. in de route van schepen die aan een aanlegplaats willen aanleggen of van daar vertrekken;

i. op plaatsen om te keren, aangeduid door het teken E.8 (bijlage 7);

k. evenwijdig aan een schip dat het bord bedoeld in artikel 3.33 voert, binnen de afstand die op de witte driehoek van dit bord in meters is aangegeven;

l. in een vak aangeduid door het teken A.5.1 (bijlage 7), binnen de afstand te rekenen vanaf het teken, die daarop in meters is aangegeven.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar het ligplaats nemen is verboden ingevolge het eerste lid, onder a tot en met d, mogen schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen evenwel ligplaats nemen op de bijzondere ligplaatsen, aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage 7), met inachtneming van de artikelen 7.03 tot en met 7.06.

Artikel 7.03 Ankeren

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:

a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;

b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

Artikel 7.04 Meren

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet aan de oever meren:

a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling meren is verboden;

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

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

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

Artikel 7.05 Ligplaatsen

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

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

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

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

Artikel 7.06 Gereserveerde ligplaatsen

1. Op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.4 tot en met E.5.15 (bijlage 7) mag slechts een schip ligplaats nemen dat behoort tot de categorie, waarop het teken van toepassing is.

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

Artikel 7.07 Minimum afstanden bij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens het stilliggen

1. Bij het ligplaats nemen moeten een schip, een duwstel en een gekoppeld samenstel ten opzichte van een ander schip, duwstel of gekoppeld samenstel de volgende minimum afstanden in acht nemen:
 - a. 10 m indien één van hen het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert;
 - b. 50 m indien één van hen de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede lid voert;
 - c. 100 m indien één van hen de tekens, bedoeld in artikel 3.14, derde lid, voert.
2. De verplichting bedoeld in het eerste lid, onder a, geldt niet:
 - a. voor een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat eveneens dit teken voert;
 - b. voor een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADNR, Rn 10.282 (Bijlage B1) of Rn 210.282 (Bijlage B2), en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip bedoeld in artikel 3.14, eerste lid.
3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen in bijzondere gevallen uitzonderingen toestaan.

Artikel 7.08 Bewaking en toezicht

1. Aan boord van een stilliggend schip dat is geladen met stoffen, bedoeld in het ADNR, Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), of dat na het vervoer van dergelijke stoffen nog niet is ontdaan van gassen die gevaar op kunnen leveren, moet zich voortdurend een terzake kundige bewaker bevinden. De bevoegde autoriteit kan echter aan een schip, dat in een haven stilligt, van deze verplichting ontheffing verlenen.
2. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.

Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk.

HOOFDSTUK 8. AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 8.01 Slepen van en door een duwstel

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

Een duwstel mag echter wel sleepdienst verrichten:

 - in opvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 110 m respectievelijk 12 m,
 - in afvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 86 m respectievelijk 12 m, en wanneer dit bovendien is vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwboot.

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

Artikel 8.02 Duwstellen met andere schepen dan duwbakken

Een duwstel mag geen andere schepen dan duwbakken bevatten, tenzij in het certificaat van onderzoek van de duwboot en het schip dat wordt geduwd uitdrukkelijk anders is vermeld.

Artikel 8.03 Duwstellen met zeeschipbakken

1. Een zeeschipbak mag slechts aan de kop van een duwstel worden geplaatst, indien:
 - a. het een zeeschipbak betreft die is voorzien van een kopbak, of
 - b. de zeeschipbak een ingericht voorschip heeft, of
 - c. de zeeschipbak naast een normale duwbak is gekoppeld en er een verschil is van tenminste 1 m tussen de wateroppervlakte en het laagste punt waarboven de zeeschipbak niet meer als waterdicht kan worden beschouwd.
2. De kop van een duwstel als bedoeld in het eerste lid moet zijn voorzien van ankers die in overeenstemming zijn met het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.
3. De bevoegde autoriteit kan voor korte afstanden, op de gekanaliseerde Rijn, alsmede op het Grand Canal d'Alsace, voor duwstellen met een grootste lengte van 86 m met ten hoogste twee zeeschipbakken uitzonderingen toestaan.

Artikel 8.04 Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel

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

- a. langszijde vastgemaakt en gesleept voorzover dit is vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwbak en van het schip dat voor de voortbeweging zorgt;
- b. over korte afstanden bij het samenstellen of het ontbinden van een duwstel, overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit gegeven voorschriften dan wel met haar toestemming.

Artikel 8.05 Koppelingen van duwstellen

1. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren.
2. Het koppelen en het ontkoppelen moeten op eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.
3. De spanning op de koppelingen moet gelijk worden gehouden door geschikte inrichtingen, bij voorkeur door speciale lieren.
4. De koppelingen van een duwstel, waarvan de grootste breedte niet meer bedraagt dan 12 m en dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip, voldoen aan het eerste lid indien deze bestaan uit een door een Commissie van Deskundigen goedgekeurd systeem dat een beheerst knikken van het duwstel mogelijk maakt.

Artikel 8.06 Telefoonverbinding aan boord van samenstellen

1. Indien de lengte van een duwstel meer dan 110 m bedraagt, moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de duwboot en de kop van het duwstel.
2. Indien een duwstel door twee duwbotten naast elkaar wordt voortbewogen, moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de stuurhutten van de beide duwbotten.
3. Bij een gekoppeld samenstel bestaande uit twee motorschepen moet

er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de stuurhutten van de beide schepen.

4. Bij een sleep moet er een telefoonverbinding bestaan tussen de stuurstellingen van alle schepen.

5. Als telefoonverbinding mag het marifoonkanaal voor het schip – – schipverkeer niet worden gebruikt.

Artikel 8.07 Verplaatsing van personen aan boord van duwstellen

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

Artikel 8.08 Samenstellen van slepen

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

2. De tussenruimte tussen twee gesleepte lengten mag niet meer bedragen dan 100 m.

3. De tussenruimte tussen twee motorschepen aan de kop van een sleep mag niet meer bedragen dan 120 m.

Artikel 8.09 «Blijf weg»-sein

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

- a. tankschepen die de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste of tweede lid, moeten voeren, en
- b. schepen die de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, moeten voeren.

Dit voorschrift geldt niet voor duwbakken en andere schepen niet zijnde motorschepen.

Wanneer deze evenwel deel uitmaken van een samenstel, moet het «blijf weg»-sein worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

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

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

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

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

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

en in het algemeen elke vorming van vonken te vermijden. Ingeval het schip ligplaats gaat nemen, moeten alle motoren en hulpmotoren, die dan nog in werking zijn, worden afgezet.

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

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

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

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

Artikel 8.10 Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren

Voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten geldt:

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

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

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

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

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

DEEL II BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE VAARREGELS EN BIJZONDERE REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 9.01 Beperkingen van de scheepvaart in Basel

1. Een schip mag een ander schip niet voorbijlopen tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,64) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) te Basel. Dit verbod geldt niet voor een klein schip of voor een schip dat daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen.

2. Een motorschip, een sleep en een duwstel in de opvaart moeten tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,64) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) te Basel met een snelheid van tenminste 4 km/u ten opzichte van de oever kunnen varen.

3. Alvorens Hafenbecken 1 (km 169,95) in te varen, moet een afvarend

schip op stroom opdraaien en het mag eerst invaren wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien.

Artikel 9.02 Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn

1. Dit artikel geldt voor het gehele traject tussen km 173,55 (begin van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Kembs) en km 335,70 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Iffezheim), met inbegrip van het zijkanaal tussen km 173,55 en km 226,54 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Vogelgrün) en de omleidingen van de gekanaliseerde Rijn te Marckolsheim, Rheinau, Gerstheim en Straatsburg.

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

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

4. In afwijking van het tweede en derde lid mag een schip, dat zich in de onmiddellijke omgeving van de sluizen bevindt, verzoeken, dat het voorbijvaren overeenkomstig de artikelen 6.04 en 6.05 stuurboord op stuurboord zal plaatsvinden mits het zich er van heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

Hetzelfde geldt bovendien voor kanaalspitsen (lengte: 38,50 m), al dan niet gesleept, in opvaart op de volgende riviergedeelten:

- a. stuwpand Rheinau tussen km 244,00 en de sluizen te Marckolsheim;
- b. stuwpand Marckolsheim tussen km 228,00 en de sluizen te

Vogelgrün.

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

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

7. Een schip mag slechts keren op de keerplaatsen, welke zijn gelegen stroomopwaarts van de bovenstroomse voorhavens van de sluizen, evenals in de benedenstroomse voorhavens daarvan en in het benedenstroomse toeleidingskanaal van de meest benedenstrooms gelegen sluizen.

Deze beperking geldt niet voor kleine schepen.

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

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

- a. moet laden of lossen op een daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats;
- b. om dwingende redenen van veiligheid verplicht is te gaan stilliggen.

10. Een schip met een grotere lengte dan 95 m mag geen gebruik maken van de kleine sluis van het sluiscomplex te Kembs. Schepen met een grotere breedte dan 11,45 m mogen geen gebruik maken van de kleine sluizen van de andere sluiscomplexen van het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn.

11. Op het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn tot km 294,00 mag de ten minste voorgeschreven hoogte van de lichten en dagtekens, bedoeld in de artikelen 3.08, 3.09, 3.10, 3.13, 3.14, 3.15 en 3.29 zoveel worden verminderd als nodig is om onder kunstwerken te kunnen doorvaren, waarbij alle maatregelen moeten worden genomen om te verzekeren, dat de verschillende lichten en dagtekens zichtbaar blijven.

Artikel 9.03 Voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf

Voor het voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf (km 340,35) is artikel 6.26 van toepassing.

Artikel 9.04 Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels

1. Dit artikel geldt voor het ontmoeten:

a. op het riviergedeelte tussen de uitmonding van de Neckar (km 428,20) en Lorch (km 540,20);

b. op het riviergedeelte tussen Duisburg (km 769,00) en de Duits-Nederlandse grens (km 857,68).

2. In afwijking van artikel 6.04 moeten een opvarend schip en een afvarend schip bij het ontmoeten zo ver stuurboord houden als nodig is om het voorbijvaren zonder gevaar bakboord op bakboord te kunnen doen geschieden.

3. Een opvarend schip mag verlangen, dat het voorbijvaren overeenkomstig artikel 6.04 stuurboord op stuurboord plaatsvindt, wanneer het zich naar een nevenvaarweg, een haven, een laad- of losplaats, een steiger of een ligplaats aan de rechteroever wil begeven, of wanneer het van een aan de rechteroever gelegen laad- of losplaats, steiger of ligplaats wil vertrekken, of wanneer het een nevenvaarweg, of een haven gelegen aan de rechterzijde van de vaarweg wil uitvaren. Het mag dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken nadat het zich heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

4. In afvaart mag:

a. een passagiersschip dat een geregelde dienst onderhoudt en waarvan het toegelaten maximum aantal passagiers niet minder dan 300 personen bedraagt, wanneer het wil aanleggen aan een aanlegplaats die aan de linkeroever is gelegen,

b. een sleep die om te kunnen opdraaien de linkeroever wil houden,

c. een duwstel, indien het zich naar een laad- of los- of aanlegplaats of een ligplaats aan de linkeroever wil begeven, van een opvarend schip verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. Zij mogen dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken, indien zij zich er van hebben vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

5. Een afvarend schip, als bedoeld in het vierde lid, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord wil doen geschieden, moet tijdig «twee korte stoten» geven en bovendien de in artikel 6.04, derde lid, bedoelde tekens tonen.

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

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

6. Artikel 6.05 is niet van toepassing.

Artikel 9.05 Varen op gelijke hoogte door samenstellen

Een samenstel, met uitzondering van een duwstel waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer bedragen dan 110 m, respectievelijk 12 m, mogen niet op gelijke hoogte varen met een ander samenstel:

a. tussen de sluizen bij Iffezheim (km 334,00) en Mannheim (km 412,35);

b. tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00);

c. tussen de uitmonding van het kanaal Wesel-Datteln (km 813,20) en de spoorbrug bij Wesel (km 815,28).

Artikel 9.06 Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz

1. Een schip mag varen:
 - a. op de Lampertheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein – km 4,50;
 - b. op de hoofdtak van de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein vanaf de monding tot Altrhein – km 9,80; en
 - c. op de Ginsheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein km 1,50.
2. Een schip mag, ten opzichte van de oever gemeten, op de Lampertheimer Altrhein niet sneller varen van 5 km per uur en op de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein en de Ginsheimer Altrhein niet sneller dan 12 km per uur.
3. Behalve voor kleine schepen geldt op de Lampertheimer Altrhein bovendien:
 - a. De lengte en de breedte van een samenstel mogen ten hoogste 115 m respectievelijk 11,45 m bedragen. De bevoegde autoriteit kan andere afmetingen toestaan.
 - b. Op het gedeelte tussen Altrhein – km 0,70 en km 2,50 moet een schip zich op kanaal 10 melden, terwijl in de gedeelten waar ontmoeten niet voldoende ruimte biedt extra aandacht moet worden geschonken aan op tegengestelde koers varende kleine schepen.

Artikel 9.07 Beperkingen van de scheepvaart

1. Iffezheim – Karlsruhe
Tussen Iffezheim (km 334,00) en Karlsruhe (km 360,00), onafhankelijk van de waterstand, moeten een opvarend duwstel en een opvarend gekoppeld samenstel met een snelheid van ten minste 5 km/u ten opzichte van de oever kunnen varen.
2. Lorch – St. Goar
a. Tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) moet een opvarend schip de linkeroever en een afvarend schip de rechteroever houden.
b. Een opvarend schip of een afvarend schip als bedoeld in artikel 9.04, vierde lid, mag onder de in artikel 9.04, derde of vierde lid, genoemde voorwaarden verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. In dat geval moeten geluidsseinen worden gegeven en dagtekens worden getoond overeenkomstig artikel 9.04, vijfde lid.
Artikel 6.05 is niet van toepassing.
3. Monding van de Moezel
Tussen km 592,05 en km 593,55 moet een opvarend schip dat niet de Moezel wil invaren ten minste 80 m uit de linkeroever blijven.
4. Duisburg-Ruhrort
a. Alvorens de havens van Hochfeld, de buitenhaven van Duisburg, de Parallelhaven van Duisburg, het havenkanaal van Ruhrort en de voorhaven van Ruhrort in te varen, moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag eerst invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien.
b. Tussen km 775,50 en km 785,50 is zeilen zonder vergunning overeenkomstig artikel 1.23 verboden.
5. Wesel
Alvorens het kanaal Wesel-Datteln in te varen moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag eerst invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de kanaalmond kan overzien.
6. Met uitzondering van het vierde lid, onder b, is dit artikel niet van toepassing op of ten aanzien van kleine schepen.

Artikel 9.08 Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen-St. Goar

1. Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang een schip slechts varen indien het gebruik maakt van marifoon op kanaal 10, en moet een afvarend schip gebruik maken van radar.

2. Een opvarend schip moet zijn koers zodanig kiezen dat het voorbijvaren van de Banheck (van km 555,60 tot km 555,20) en van de Betteck (van km 553,60 tot km 553,30) geen afvarend schip kan ontmoeten.

Indien het ontmoeten op andere wijze niet vermeden kan worden, moet het benedenstrooms van de Banheck dan wel van de Betteck stilhouden totdat het afvarende schip de Banheck dan wel de Betteck is voorbijgevaaren.

3. Een opvarend schip moet op de marifoon uitluisteren.

Bij het naderen van de Banheck en van de Betteck moet het echter de afvarende schepen oproepen en hun verzoeken hun categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven. Indien zich geen afvarend schip meldt, mag het de Banheck dan wel de Betteck niet voorbijvaren dan nadat het op kanaal 10 een lage toon met een tijdsduur van één seconde heeft ontvangen. Deze toon dient ter controle van het op juiste wijze functioneren van de marifoon op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar.

4. Een afvarend schip moet gebruik maken van radar.

Artikel 6.32, eerste lid, is van overeenkomstige toepassing.

Bij het voorbijvaren van de Ochsenturm (km 550,57), van de bovenstroomse splitsingston bij de Geisenrücken (km 552,00) en van de Betteck (km 553,61) moet het zijn categorie, zijn naam, zijn positie en zijn vaarrichting opgeven. Het moet dezelfde inlichtingen geven, wanneer het daartoe door een opvarend schip wordt opgeroepen. Na iedere melding moet het opnieuw op de marifoon uitluisteren.

5. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang is het verboden te varen met een schip dat de tekens moet voeren bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid.

De bevoegde autoriteit kan uitzonderingen toestaan. Hij stelt daarbij de ten behoeve van de veiligheid noodzakelijke voorwaarden vast.

Artikel 9.09 Beperking van de duwvaart tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50)

1. Tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) moeten duwstellen, waarvan de afmetingen meer bedragen dan die genoemd in artikel 11.02, eerste lid, zodra zij een riviervak naderen waarin zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet te zien zijn, per marifoon op kanaal 10 hun samenstelling en positie opgeven en deze gegevens zo dikwijls als nodig is herhalen.

2. Tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) moeten de in het eerste lid bedoelde duwstellen zowel op kanaal 10 als op een per riviervak door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal uitluisteren.

3. Tussen het Spijsche Veer (km 857,40) en Gorinchem (km 952,50) is het samenstellen of ontkoppelen van de in het eerste lid bedoelde duwstellen niet toegestaan, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit.

4. Het ontmoeten van afvarende duwstellen, waarvan de afmetingen meer bedragen dan die genoemd in artikel 11.02, eerste lid, en opvarende duwstellen, waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m, is verboden in de riviervakken tussen

km 575,50 en km 578,50 (Oberspay),

km 606,50 en km 608,50 (Weissenthurm),

km 635,00 en km 637,50 (Unkel),

km 720,50 en km 723,00 (Benrath),
km 740,00 en km 744,00 (Düsseldorf) en
km 784,50 en km 786,50 (Baerl).

In verband daarmee zijn op deze duwsteden de volgende bepalingen van toepassing:

- a. Bij het naderen van het betreffende riviervak moeten deze duwsteden zich regelmatig melden op kanaal 10 en op dit kanaal uitluisteren. Tijdens het doorvaren van het vak dient voortdurend te worden uitgeluisterd;
- b. Een opvarend duwstel moet, indien is te voorzien dat het een afvarend duwstel zal ontmoeten, benedenstrooms van het betreffende riviervak stilhouden totdat het afvarende duwstel het vak is doorgevaren;
- c. Wanneer een opvarend duwstel het betreffende riviervak reeds is binnengevaren, moet het afvarende duwstel bovenstrooms van het vak stilhouden totdat het opvarende duwstel het vak is doorgevaren.

Artikel 9.10 Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Duitse leger tussen de sluizen bij Iffezheim en het Spijsche Veer

1. Een varende multifunctioneel schip van het Duitse leger moet des nachts de lichten bedoeld in artikel 3.08, eerste lid, voeren en ongeveer 1 m boven het toplicht als bijkomend teken, dat ook des daags moet worden gevoerd:

een geel gewoon of helder rondom schijnend flikkerlicht.

2. Een schip als bedoeld in het eerste lid wordt als klein schip aangemerkt. De artikelen 6.02 en 6.02a, eerste en derde lid, zijn van toepassing.

Artikel 9.11 Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijsche Veer

1. Een schip dat bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijsche Veer (km 857,40) vaart moet zijn stuurboordswal houden.

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

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

HOOFDSTUK 10. BEPERKING VAN DE SCHEEPVAART BIJ HOOGWATER EN LAAGWATER

Artikel 10.01 Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer

1. Tussen de Mittlere Rheinbrücke te Basel (km 166,64) en de sluis te Kembs (km 179,10), alsmede tussen de sluizen bij Iffezheim (km 334,00) en het Spijsche Veer (km 857,40), gelden bij hoogwater, indien de waterstand zich tussen hoogwaterpeil I en II bevindt, voor de scheepvaart de volgende beperkingen:

a. een schip, met uitzondering van een klein schip niet zijnde een motorschip, moet in afvaart zoveel mogelijk het midden van de rivier en in opvaart zoveel mogelijk het middelste derde gedeelte van de breedte van de rivier houden; als breedte van de rivier geldt de afstand tussen de oeverlijnen. Tijdens het varen, met inbegrip van het voorbijlopen, mogen zich ten hoogste twee eenheden naast elkaar bevinden;

b. daar waar de plaatselijke omstandigheden het noodzakelijk maken dichter bij de oever te varen dan onder a is aangegeven moeten de in dat onderdeel bedoelde schepen desalniettemin zo ver mogelijk uit de oevers blijven en hun snelheid verminderen;

c. artikel 9.04 is van toepassing. Tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar

(km 556,00) moet een opvarend schip in het middelste derde gedeelte van de rivier zó dicht de linkeroever aanhouden, dat het ontmoeten met een afvarend schip zonder gevaar bakboord op bakboord kan geschieden;

d. onverminderd artikel 6.20 mag een schip ten opzichte van de oever niet sneller varen dan 20 km per uur;

e. na het overschrijden van het hoogwaterpeil I mag op de betreffende riviervakken een schip slechts varen, indien het is uitgerust met een marifooninstallatie.

De marifooninstallatie moet voor ontvangst zijn ingeschakeld op de voor de nautische informatie aangewezen kanalen.

2. Een schip mag in het bij het derde lid genoemde vak niet varen, indien de waterstand het hoogwaterpeil II voor dat vak bereikt heeft of overschrijdt. Dit is niet van toepassing op het oversteken van de vaarweg.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde hoogwaterpeilen die gelden voor de op- en afvaart en de bij dat peil genoemde vakken zijn:

Traject	Op- en afvaart Hoogwaterpeil	
	I	II
Basel (km 166,64)		
Basel-Sluizen Kembs	Rheinfelden 3,50	4,50
Kembs (km 179,10)		
Sluizen te Iffezheim (km 334,00)		
Sluizen te Iffezheim-Germersheim Germersheim (km 384,00)	Maxau 6,20	7,50
Germersheim-Mannheim/Rheinau Mannheim-Rheinau (km 412,00)	Speyer 6,20	7,30
Mannheim/Rheinau-Mannheim/ Sandhofen Mannheim-Sandhofen (km 431,50)	Mannheim 6,50	7,60
Mannheim/Sandhofen-Gernsheim	Worms 4,40	6,50
Gernsheim (km 462,00)		
Gernsheim-Eltville Eltville (km 511,00)	Mainz 4,75	6,30
Eltville-Lorch Lorch (km 540,00)	Bingen 3,50	4,90
Lorch-Salzig Salzig (km 566,00)	Kaub 4,60	6,40
Salzig-Engers Engers (km 601,00)	Koblenz 4,70	6,50
Engers-Bad Breisig Bad Breisig (km 624,00)	Andernach 5,50	7,60
Bad Breisig-Mondorf Mondorf (km 660,00)	Oberwinter 4,90	6,80

Traject	Op- en afvaart Hoogwaterpeil	
	I	II
Mondorf-Baumberg Baumberg (km 716,00)	Köln 6,20	8,30
Baumberg-Krefeld Krefeld (km 763,00)	Düsseldorf 7,10	8,80
Krefeld-Orsoy Orsoy (km 794,00)	Duisburg-Ruhrort 9,30	11,30
Orsoy-Rees Rees (km 837,00)	Wesel 8,70	10,60
Rees-Spijksche Veer Spijksche Veer (km 857,40)	Emmerich 7,00	8,70

4. Tussen de sluizen te Kembs van het Grand Canal d'Alsace en de sluizen te Iffezheim (km 334,00) wordt de scheepvaart bij hoogwater als volgt geregeld:

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

b. wanneer, tussen de sluizen te Vogelgrün en de sluizen te Iffezheim, op de benedenhoofden van de sluizen het hoogwaterpeil II wordt bereikt of overschreden, worden de sluizen van het desbetreffende pand buiten gebruik gesteld;

c. op het riviervak tussen de zuidelijke voorhaven (km 291,30) en de noordelijke voorhaven (km 295,50) van de haven van Straatsburg wordt de scheepvaart, indien de hoogst bevaarbare waterstand wordt bereikt, als volgt gestremd:

- voor de afvaart door middel van een bij km 291,30 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7);
- voor de opvaart door middel van een bij km 294,50 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7).

Artikel 10.02 Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar

Tussen St. Goar en Bingen is het stroomopwaarts slepen van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang verboden, zodra de waterstand aan de peilschaal te Kaub minder dan 1,00 m bedraagt. Dit verbod geldt echter niet voor een sleep die uit niet meer dan twee schepen bestaat of voor een gesleept duwstel.

Een sleep die uit niet meer dan twee schepen bestaat mag tussen Bingen (km 529,10) en Trechtinghausen (km 535,40) door nog een ander motorschip worden gesleept.

HOOFDSTUK 11. TEN HOOGSTE TOEGELATEN AFMETINGEN VAN SCHEPEN, DUWSTELLEN EN ANDERE SAMENSTELLEN

Artikel 11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen

1. De lengte van een schip mag niet meer bedragen dan 110 m, behoudens bijzondere toestemming verleend door de bevoegde autoriteit van het te bevaren riviergedeelte.

2. De breedte van een schip mag niet meer bedragen dan 22,80 m, behoudens bijzondere toestemming van de bevoegde autoriteit van het te bevaren riviergedeelte.

Artikel 11.02 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen

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

Nr.	Traject	Lengte in m	Breedte in m
I	Basel (km 166,64) – sluizen te Iffezheim (km 334,00) zowel in op- als in afvaart		
	a. sluizen te Kembs:		
	grote sluis.....	180	22,90
	kleine sluis.....	95	22,90
	b. sluizen te Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rheinau:		
	grote sluis.....	183*	22,80
	kleine sluis.....	183*	11,45
	c. sluizen te Gerstheim en Straatsburg:		
	grote sluis.....	185	22,90
	kleine sluis.....	185	11,45
	d. sluizen te Gamsheim en Iffezheim.....	270	22,90
II	Sluizen te Iffezheim (km 334,00) – Karlsruhe (km 359,80) zowel in op- als in afvaart.....	186,50	22,90
III	Karlsruhe (km 359,80) – Lorch (km 540,20)		
	a. zowel in op- als in afvaart.....	186,50	22,90
	b. in afvaart bovendien.....	153	34,35***
IV	Lorch (km 540,20) – St. Goar (km 556,00)		
	a. in opvaart.....	186,50	22,90
	b. in afvaart.....	110***	22,90
V	St. Goar (km 556,00) – Gorinchem (km 952,50)		
	a. zowel in op- als in afvaart.....	186,50	22,90
	b. in afvaart bovendien.....	153	34,35***
VI	Pannerdensch Kanaal (km 867,46) – Lekkanaal (km 949,40) zowel in op- als afvaart.....	110**	17,70
VII	Lekkanaal (km 949,40) – Krimpen (km 989,20) zowel in de op- als de afvaart hetzij.....	116,50	22,90
	hetzij.....	140	17,70
	dan wel met een kopbesturing van voldoende vermogen.....	186,50	12,00**

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

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

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

2. De bevoegde autoriteit van het te bevaren gedeelte kan bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur duwstellen toelaten met grotere afmetingen dan die welke in de tabel van het eerste lid zijn vastgesteld.

3. Benedenstrooms van de sluizen te Iffezheim tot Gorinchem mag de lengte van een duwstel met ten hoogste 6,50 m worden vergroot en mag de breedte van de duwboot op 15 m worden gebracht, mits

- de duwboot niet langer is dan 40 m,
- de lengte van het duwstel, dat zich vóór de duwboot bevindt, niet langer is dan 153 m.

4. Een duwstel mag niet breder zijn dan 22,90 m op de navolgende gedeelten:

a. op het gedeelte Karlsruhe (km 359,80) – Lorch (km 540,00) en St. Goar (km 556,00) – Rolandswerth (km 641,80), indien de waterstand aan de peilschaal te Kaub minder bedraagt dan 1,20 m;

b. op het gedeelte Rolandswerth (km 641,80) – Spijksche Veer (km 857,40), indien de waterstand aan de peilschaal te Ruhrort minder bedraagt dan 2,10 m;

c. in de afvaart op het gedeelte Spijksche Veer (km 857,40) – Gorinchem (km 952,50), indien de waterstand aan de peilschaal te Lobith minder bedraagt dan 9,50 m.

De bevoegde autoriteit kan de vaart bij lagere waterstanden toelaten.

Artikel 11.03 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen onder bepaalde voorwaarden

1. In afwijking van artikel 11.02 zijn voor een duwstel op het riviergedeelte tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) de hierna genoemde afmetingen

Samenstelling	Grootste afmeting	
	Lengte in m	Breedte in m
Brede formatie	193	34,35
Lange formatie	269,50	22,90

onder de volgende voorwaarden toegelaten:

a. De in dit lid genoemde ten hoogste toegelaten afmetingen moeten zijn vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwboot.

b. De duwboot mag niet langer zijn dan 40 m.

c. Het duwstel mag niet meer dan zes duwbakken en geen zeeschipbakken bevatten.

d. In afvaart mag slechts in brede formatie worden gevaren. Daarbij dienen de volgende voorwaarden in acht te worden genomen:

- ten minste twee aan de kop van het duwstel geplaatste duwbakken moeten zijn uitgerust met een vanuit de stuurhut van de duwboot bedienbare passieve kopbesturing. De koproeren van ieder van deze duwbakken moeten een effectieve oppervlakte van ten minste 2 m² hebben. De bevoegde autoriteit kan kopbesturingen met een overeenkomstig effect toelaten;
- ten hoogste vier duwbakken mogen een diepgang van 1,50 m of meer hebben.

2. Ter aanvulling op het eerste lid moet op het riviergedeelte Bad Salzig (km 564,30) – Spijksche Veer (km 857,40) het volgende in acht worden genomen:

a. De vaart mag slechts worden aangevangen bij een waterstand aan de peilschaal te Ruhrort tussen 2,75 m en 6,00 m. De bevoegde autoriteit kan de vaart bij andere waterstanden toelaten.

b. Er mag niet worden gevaren op riviervakken waar de waterstand het hoogwaterpeil I heeft bereikt.

c. In afvaart in brede formatie mag ook zonder koproeren worden gevaren indien ten minste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer hebben.

3. Ter aanvulling op het eerste lid moet op het riviergedeelte Spijsche Veer (km 857,40) – Gorinchem (km 952,50) het volgende in acht worden genomen:

a. De vaart mag slechts worden aangevangen bij een waterstand aan de pelschaal te Lobith tussen 9,50 m en 13,50 m. De bevoegde autoriteit kan de vaart bij andere waterstanden toelaten.

b. Het maximale vermogen van de duwboot mag niet groter zijn dan 4500 kW.

c. In opvaart mag slechts in lange formatie worden gevaren.

d. In lange formatie moeten ten minste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben. De bevoegde autoriteit kan andere samenstellingen en een geringere diepgang toelaten.

e. In afvaart in brede formatie mag ook zonder koproeren worden gevaren indien ten minste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en ten minste twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst.

f. Gevaarlijke stoffen, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADNR vereist is, mogen niet worden vervoerd.

Artikel 11.04 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede

In afwijking van artikel 11.02, eerste lid, bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varend op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 193 m (lengte) en 22,90 m (breedte).

Artikel 11.05 Ten hoogste toegelaten afmetingen van andere samenstellen

De afmetingen van een hecht samenstel van schepen dat geen duwstel is mag de ten hoogste toegelaten afmetingen van een duwstel voorgescreven bij artikel 11.02, eerste en tweede lid, niet overschrijden.

HOOFDSTUK 12. RIVIERGEDEELTEN WAAR EEN MELDPlicht GELDT DAN WEL WAAR DE SCHEEPVAART DOOR WAARSCHUWINGSPOSTEN WORDT GEREGLD

Artikel 12.01 Meldplicht

1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADNR, van een samenstel, van een zeeschip of van een bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21 moet zich, alvorens de in het vijfde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoontkanaal met opgave van de volgende gegevens:

- a. soort schip;
- b. naam van het schip;
- c. positie, vaarrichting;
- d. officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen;
- e. laadvermogen;
- f. lengte en breedte van het schip
- g. soort, lengte en breedte van het samenstel;
- h. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
- i. route;

j. haven waar is geladen;
k. haven waar wordt gelost;
l. soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen); bij gevaarlijke stoffen: klasse, cijfer en, voor zover bekend, stofnummer of klasse en VN-nummer;

m. 0, 1, 2, 3 blauwe lichten/kegels;

n. aantal personen aan boord.

2. De in het eerste lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder d en h, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon tijdig schriftelijk of telefonisch aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het meldplichtig riviergedeelte melden.

3. Indien het schip zijn reis in een der in het vijfde lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.

4. Indien de in het eerste lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het meldplichtige riviergedeelte worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld.

5. Op de riviergedeelten:

a. van de Zwitsers-Franse grens (km 168,50) tot Lauterburg (km 352,00),

b. van Lauterburg (km 352,00) tot Gorinchem (km 952,50), en

c. van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (989,20), die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord «Meldplicht», geldt de in het eerste lid bedoelde meldplicht onder de volgende voorwaarden:

– Op het gedeelte bedoeld onder a behoeven zich slechts samenstellen als bedoeld in het ADNR te melden.

– Op het gedeelte bedoeld onder b moeten behalve samenstellen als bedoeld in het ADNR slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld.

– Op de gedeelten bedoeld onder b en c moeten de gegevens genoemd in het eerste lid, onder a, b en d, eveneens worden verstrekt bij het passeren van de overige verkeersposten, districtscentrales en sluizen, evenals aan de met het teken B.11 aangeduide meldpunten.

Artikel 12.02 Waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar

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

Post A:

km 550,57, linkeroever,
bij de Ochsenturm te Oberwesel;

Post B:

km 552,80, linkeroever,
bij de Kammereck;

Post C:

km 553,61, linkeroever,
bij de Betteck;

Post D:

km 554,34, linkeroever,
tegenover de Loreley;

Post E:
km 555,43, linkeroever,
bij Die Bank.

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

Bord	Nr. van het gedeelte	Begin en einde van het gedeelte	
Post C			
boven	1	km 550,57	km 551,30
midden	2	km 551,30	km 552,11
onder	3	km 552,11	km 554,34
Post D			
boven	1	km 550,57	km 551,30
midden	2	km 551,30	km 552,11
onder	3	km 552,11	km 554,34
Post E			
boven	3	km 552,11	km 554,34
onder	4	km 554,34	km 555,43

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

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

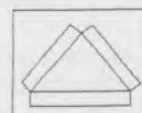


fig. 1

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

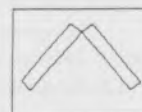


fig. 2

c. een naar rechts neigende witte lichtstreep:
Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één alleenvarend schip.



fig. 3

d. een horizontale witte lichtstreep:
Op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.



fig. 4

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

4. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:
 - a. op post A een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:
Aan de afvaart wordt aangeduid, dat de opvaart is gewaarschuwd.
 - b. op post B een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:
Een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen.
 - c. op post E:
 - een alleen voor de opvaart zichtbaar wit licht:
Tussen Die Bank en de Loreley bevinden zich opvarend ten minste twee duwstellen of een duwstel en een gekoppeld samenstel of twee gekoppelde samenstellen.
 - een alleen voor de opvaart zichtbaar wit flikkerlicht:
Een afvarend passagiersschip wil in St. Goar aanleggen.
5. Afvarende passagiersschepen die in St. Goar willen aanleggen moeten tussen de Kammereck en St. Goar op het voorschip een blauw-witte vlag voeren.
6. Wanneer de afvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid.
Wanneer de opvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid.

HOOFDSTUK 13. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE VAART MET KANAALSPITSEN OP HET RIVIERGEDEELTE BASEL TOT DE SLUIZEN TE IFFEZHEIM

Artikel 13.01 Toepassingsgebied

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen die afmetingen hebben van niet meer dan 38,50 m lengte en 5,05 m breedte en die gewoonlijk het Rijn-Rhônekanaal bevaren.
2. Dit hoofdstuk is van toepassing op de in het eerste lid bedoelde schepen tussen Basel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,64) en de meest benedenstrooms gelegen voorhaven van de sluizen te Iffezheim (km 335,92).

Artikel 13.02 Kentekens van schepen

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

Artikel 13.03 Inzinkingsmerken

1. De bij artikel 2.04, eerste lid, voorgeschreven inzinkingsmerken kunnen worden vervangen door ten minste één ijkmerk of ijkplaat aan elke zijde van het schip, aangebracht ingevolge de geldende Internationale overeenkomst betreffende de meting van binnenschepen.
2. In afwijking van artikel 1.07, eerste lid, mag de inzinking van een schip niet dieper zijn dan:
 - a. tot de onderkant van de inzinkingsmerken dan wel van de ijkmerken of de ijkplaten;
 - b. tot het horizontale vlak, liggende 30 cm beneden het laagste punt waarboven het schip niet meer waterdicht is;
 - c. tot de bovenkant van het gangboord op zijn laagste punt.

Artikel 13.04 Diepgangsschalen

Artikel 2.04, tweede lid, is niet van toepassing.

Artikel 13.05 Kentekens van ankers

Artikel 2.05, eerste lid, is niet van toepassing.

Artikel 13.06 Samenstelling van samenstellen

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

HOOFDSTUK 14. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE REDEN OP DE RIJN

Artikel 14.01 Algemene bepalingen

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

Artikel 14.02 Basel

1. De rede strekt zich voor Basel uit aan de linkeroever van km 167,75 tot km 168,40 en aan de rechteroever van km 167,75 tot km 169,80.
2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd aan de rechteroever:
 - a. ligplaats «Uferplatz» van km 167,85 (Dreirosenbrücke) tot km 168,04;
 - b. ligplaats «Rheinquai» van km 169,62 tot km 169,75;
 - c. aanlegplaats «Dreiländerecke» (km 169,79). Deze aanlegplaats mag vrij worden gebruikt van 1 november tot en met 15 maart; buiten deze periode slechts op aanwijzing van de havenmeester.
3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd aan de rechteroever: ligplaats «Oberer Klybeckquai» van km 168,05 tot km 168,39.
4. Schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, mogen slechts ligplaats nemen met toestemming van de Rheinschiffahrtsdirektion Basel. De ligplaatsen zullen van geval tot geval door de havenmeester worden aangewezen.
5. a. De op borden op de oever aangeduide breedten der ligplaatsen gelden slechts bij waterstanden aan de peilschaal van Rheinfelden van minder dan 3,50 m.

b. De toegang tot scheepsreparatieplaatsen binnen de ligplaatsen moet worden vrij gemaakt voor schepen die aldaar worden gerepareerd.

Artikel 14.03 Mannheim-Ludwigshafen

1. De rede strekt zich voor Mannheim uit aan de rechteroever van km 412,35 tot km 417,15 en van km 423,50 tot km 431,80 en voor Ludwigshafen aan de linkeroever van km 419,77 tot km 431,90.

2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:

a. ligplaatsen aan de rechteroever:

i. voor Mannheim-Rheinau,
van km 413,30 tot km 414,25,
van km 414,56 tot km 414,90 en
van km 415,50 tot km 416,75;

ii. voor Mannheim,

van km 423,50 tot km 424,00,

van km 424,76 tot km 425,00, uitsluitend voor schepen die aldaar willen laden of lossen,

van km 425,00 tot km 427,00,

van km 428,72 tot km 429,60 en

van km 429,80 tot km 430,30;

b. ligplaats aan de linkeroever voor Ludwigshafen van km 424,83 tot km 426,57.

3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:

a. ligplaatsen aan de rechteroever:

van km 413,00 tot km 413,30,

van km 430,30 tot km 431,10;

b. ligplaats aan de linkeroever van km 421,60 tot km 422,00.

4. Voor schepen die bij de BASF A.G. willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd: ligplaats aan de linkeroever van km 426,57 tot km 431,47.

Artikel 14.04 Mainz

1. De rede strekt zich voor Mainz uit aan de linkeroever van km 494,60 tot km 497,76 en aan de rechteroever van km 496,90 tot km 497,80.

2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:

a. ligplaats aan de linkeroever:

van km 496,80 tot km 497,76;

b. ligplaats aan de rechteroever:

van km 496,90 tot km 497,33 (voor de Maaraue), uitsluitend voor schepen die de Main willen invaren.

3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:

a. ligplaats aan de linkeroever:

van km 494,60 tot km 494,90;

b. ligplaats aan de rechteroever:

van km 497,48 tot km 497,80.

Artikel 14.05 Bingen

1. De rede strekt zich voor Bingen uit aan de linkeroever van km 524,20 tot km 528,90.

2. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd de ligplaatsen:

van km 524,90 tot km 525,60,

van km 527,55 tot km 527,97,
van km 528,20 tot km 528,50, en
van km 528,70 tot km 528,90.

3. Voor de duwvaart, die niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 526,20 tot km 526,60, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

4. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren is gereserveerd de ligplaats:

van km 526,90 tot km 527,30, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

5. Voor de duwvaart, die verplicht is de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 526,70 tot km 526,90, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

6. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 524,20 tot km 524,70, langs de Ilmenaue.

Artikel 14.06 Bad Salzig

1. De rede strekt zich voor Bad Salzig uit aan de linkeroever van km 564,00 tot km 567,60.

2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 564,00 tot km 565,70.

3. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 566,20 tot km 566,70.

4. Voor de duwvaart, die verplicht is de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 566,70 tot km 567,00.

5. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 567,10 tot km 567,60.

6. In afwijking van artikel 10.01, tweede lid, mag een schip varen binnen de begrenzing van de rede zolang het hoogwaterpeil II slechts aan één van de peilschalen te Kaub of te Koblenz wordt overschreden.

Artikel 14.07 Koblenz

1. De rede strekt zich voor Koblenz uit aan de rechteroever van km 592,15 tot km 593,65.

2. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 592,15 tot km 592,80.

3. Voor de duwvaart, die niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 592,80 tot km 593,40.

4. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 593,40 tot km 593,65.

Artikel 14.08 Andernach

1. De rede strekt zich voor Andernach uit aan de linkeroever van km 611,95 tot km 612,80 en van km 613,80 tot km 614,00.

2. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 611,95 tot km 612,80.

Schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, mogen evenwel lossen aan de overslaginrichting voor motorbrandstoffen van de firma E. Doetsch bij km 612,40.

3. Voor de laadinrichting bij km 612,52 (transportband) mogen slechts twee schepen langsijde van elkaar ligplaats nemen.

4. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 613,80 tot km 614,00.

Artikel 14.09 Wesseling

1. De rede strekt zich voor Wesseling uit aan de linkeroever van km 667,93 tot km 672,30.

2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren en die te Wesseling willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd de ligplaats:
van km 670,33 tot km 671,80.

3. Voor de ledige duwvaart, die niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.14 voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 669,90 tot km 670,20.

4. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 669,00 tot km 669,30.

5. De ligplaats van km 667,93 tot km 668,03 is slechts bestemd voor schepen die aan de laadinrichting voor ureum van de Union Kraftstoff willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost.

6. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren en die aan de laadbrug van de Union Kraftstoff willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd de ligplaats:

van km 668,45 tot km 668,95.

7. Voor schepen van de rederij Braunkohle is gereserveerd de ligplaats:
van km 669,59 tot km 669,90.

Artikel 14.10 Duisburg-Ruhrort

1. De rede strekt zich uit voor Duisburg-Ruhrort van km 769,30 tot km 794,55.

2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd:
ligplaats «Alsum»:

van km 788,70 tot km 789,99, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de havens van Schwelgern, Walsum-Süd en Walsum-Nord.

3. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:

a. aan de linkeroever:

i. ligplaats «Friemersheim»,
van km 770,70 tot km 772,30;

ii. ligplaats «Rheinhausen»,
van km 773,85 tot km 774,15, uitsluitend voor lege schepen die verkeer

onderhouden met de haven van Rheinhausen;

iii. ligplaats «Hochemmerich»,

van km 775,60 tot km 777,60, uitsluitend voor geladen schepen;

iv. ligplaatsen «Homburg»,
van km 778,10 tot km 778,30,

van km 778,40 tot km 778,65,

- van km 778,65 tot km 780,00, en
- van km 780,00 tot km 780,45, uitsluitend voor lege schepen en voor schepen die aldaar gerepareerd moeten worden;
- v. ligplaats «Homberger Ort»,
- van km 781,75 tot km 782,50;
- vi. ligplaatsen «Orsoy»,
- van km 792,85 tot km 793,20, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de Rijnhaven van Orsoy en de havens van Schwelgern, Walsum-Nord en Walsum-Süd,
- van km 793,80 tot km 793,90, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de Rijnhaven van Orsoy;
- b. aan de rechteroever:
 - i. ligplaats «Rheinlust»,
 - van km 770,70 tot km 771,60, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de haven van Mannesmann, de havens van Hochfeld en de haven van Rheinhausen;
 - ii. ligplaats «Hochfelder Längskribbe»,
 - van km 773,30 tot km 774,00, uitsluitend voor schepen die verkeer onderhouden met de havens van Hochfeld en de haven van Rheinhausen;
 - iii. ligplaats «Schreckling»,
 - van km 778,50 tot km 779,60, uitsluitend voor lege schepen;
 - iv. ligplaatsen «Luftball»,
 - van km 781,34 tot km 781,54, uitsluitend voor motorschepen die slechts voor korte tijd ligplaats nemen en niet op lading wachten,
 - van km 781,54 tot km 783,40, uitsluitend voor lege schepen;
 - v. ligplaats «Unterhalb der Baerler Brücke»,
 - van km 787,00 tot km 787,50;
 - vi. ligplaats «Walsum»,
 - van km 790,58 tot km 791,00.
- 4. Voor schepen die bij de Niederrheinische Hütte A.G. of bij de Duisburger Kupferhütte willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:
 - aan de rechteroever, de ligplaats
 - van km 774,70 tot km 776,50.
- 5. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:
 - aan de rechteroever:
 - a. ligplaatsen «Rheinlust»,
 - van km 771,60 tot km 771,90, uitsluitend voor lege schepen,
 - van km 772,40 tot km 772,90, uitsluitend voor geladen schepen;
 - b. ligplaats «Baerler Brücke»,
 - van km 785,35 tot km 786,20.
- Voor het overslaan mogen de schepen slechts gebruik maken van de ligplaats «Baerler Brücke».
- 6. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren, is gereserveerd:
 - aan de linkeroever:
 - ligplaats «Friemersheim»,
 - van km 769,80 tot km 770,00.
- 7. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, te voeren, is gereserveerd:
 - aan de linkeroever:
 - ligplaats «Friemersheim»,
 - van km 769,40 tot km 769,70.
- 8. Voor de duwvaart, die niet verplicht is een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:
 - a. aan de linkeroever:
 - i. ligplaatsen «Friemersheim»,
 - van km 770,10 tot km 770,70, en
 - van km 772,70 tot km 773,20;

- ii. ligplaats «Humberger Ort»,
van km 782,50 tot km 784,00;
- iii. ligplaatsen «Orsoy»,
van km 788,90 tot km 792,05,
van km 794,30 tot km 794,55, uitsluitend voor schepen die verkeer
onderhouden met de Rijnhaven van Orsoy;
- b. aan de rechteroever:
 - i. ligplaats «Schreckling»,
van km 777,80 tot km 778,30;
 - ii. ligplaats «Unterhalb der Baerler Brücke»,
van km 787,50 tot km 788,00.
- 9. Voor de duwvaart, die verplicht is de tekens bedoeld in artikel 3.14,
eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:
 - a. aan de linkeroever:
ligplaats «Friemersheim»,
van km 772,30 tot km 772,70;
 - b. aan de rechteroever:
ligplaats «Unterhalb der Baerler Brücke»,
van km 786,20 tot km 786,60.

Artikel 14.11 Emmerich

- 1. De rede strekt zich voor Emmerich uit van km 847,60 tot km 853,13.
- 2. Voor de opvaart, en voor de in het vijfde lid van het verbod tot
ligplaats nemen uitgezonderde afvaart, zijn gereserveerd:
 - a. aan de linkeroever:
 - i. ligplaats 1,
van km 847,70 tot km 847,90, voor schepen, die verplicht zijn de tekens
bedoeld in artikel 3.14, derde lid, te voeren;
 - ii. ligplaats 2,
van km 848,00 tot km 848,30, voor schepen, die verplicht zijn de tekens
bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren;
 - iii. ligplaats 3,
van km 848,60 tot km 850,40, uitsluitend voor samenstellen met
inbegrip van die welke verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14,
eerste lid, te voeren;
 - iv. ligplaats 4,
van km 850,40 tot km 851,60, uitsluitend voor alleen varende schepen
met inbegrip van die welke verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14,
eerste lid, te voeren;
 - v. ligplaats 5,
van km 851,90 tot km 853,13, uitsluitend voor samenstellen en
alleen varende schepen die van de vereenvoudigde douanebehandeling
(groene klaring) gebruik willen maken, voor zover de douanebehandeling
niet tijdens de vaart plaatsvindt, met inbegrip van die welke verplicht zijn
de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren;
 - b. aan de rechteroever:
 - aan de steigers tussen km 851,80 en km 852,50, uitsluitend voor
alleen varende schepen, met uitzondering van de schepen genoemd in het
vierde lid, onder b.
- 3. Onverminderd artikel 7.07 moeten op de ligplaatsen aan de linker-
oever de samenstellen en alleen varende schepen een zijdelingse afstand
van ten minste 6 m ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de oever
bewaren.
- 4. a. Aan de steigers tussen km 851,80 en km 852,50 (tweede lid, onder
b) mogen niet meer dan vier schepen langs zijde van elkaar ligplaats
nemen. Schepen die wel aan de steiger mogen aanleggen, maar aldaar
geen plaats vinden, moeten zich naar de ligplaatsen 4 of 5 begeven.
- b. Aan de steigers mag een schip, dat verplicht is de tekens bedoeld in

artikel 3.14, eerste, tweede of derde lid, te voeren, dan wel uitstekende deklading heeft of leeg is, geen ligplaats nemen.

5. Het is de afvaart verboden op de rede van Emmerich ligplaats te nemen, met uitzondering van schepen die:

- a. te Emmerich willen laden of lossen,
- b. zijn toegelaten voor het vervoer van passagiers, of
- c. de haven van Kleef als bestemming hebben.

Artikel 14.12 Lobith

1. De rede strekt zich voor Lobith uit aan de rechteroever van km 857,77 tot km 867,43 tussen de lijn die de koppen der kribben verbindt en het midden van de rivier, met inbegrip van het riviergedeelte bij km 862,70, dat wordt aangeduid als «douanehaven», en de overnachtingshaven bij km 863,40.

2. Voor schepen en samenstellen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:

- a. ligplaats aan de steigers, van km 861,43 tot km 862,93, uitsluitend voor schepen en samenstellen, die overeenkomstig het zesde lid van deze steigers gebruik maken;
- b. ligplaats aan de jachtensteiger in de «douanehaven» (bij km 862,70), voor afvarende kleine schepen, die bestemd zijn of gebruikt worden voor de recreatievaart.

3. Voor schepen en samenstellen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd:

- ligplaats 1, van km 864,03 tot km 864,38.

4. De breedte van de in het derde lid genoemde ligplaats strekt zich uit rivierwaarts van de lijn die de koppen der kribben aan de rechteroever verbindt tot op 100 m uit die lijn.

5. Voor de vaart op de rede zijn de volgende bepaling van toepassing:

a. Op de rede is opvaart slechts toegestaan voor zover dit noodzakelijk is voor de vaart naar of van een ligplaats, de overnachtingshaven of de los- en laadplaatsen.

b. Op de rede is het bunkeren en provianderen van varende schepen en samenstellen slechts toegestaan, indien geen hinder of gevaar voor de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart kan ontstaan.

c. Het gaande houden is op de rede slechts toegestaan, indien geen hinder of gevaar voor de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart kan ontstaan.

6. Aan de steigers zijn de volgende bepalingen van toepassing:

a. In geval op een steiger door borden is aangegeven dat deze voor bepaalde schepen is gereserveerd (b.v. passagiersschepen, opvaart, afvaart), mogen aan deze steiger geen andere schepen ligplaats nemen.

b. Het is verboden ligplaats te nemen aan een buiten gebruik gestelde steiger. De bevoegde autoriteit kan, met toestemming van de eigenaar van de steiger, van deze bepaling ontheffing verlenen.

Een buiten gebruik gestelde steiger wordt als volgt aangeduid:

- des nachts: door een gewoon rood licht;
- des daags: door een rode vlag.

c. Aan de steigers mogen geen ligplaats nemen:

- i. schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14 te voeren;
- ii. schepen met een grotere lengte dan op de betreffende steiger is aangegeven;
- iii. schepen met overstekende deklust;
- iv. schepen die, door hun opbouw of hun lading, het zich naar de steiger begeven van personen of het uitzicht van vertrekkende schepen kunnen bemoeilijken.

De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen aan de steigers bijzondere regels vaststellen.

Bovendien kunnen ambtenaren van de bevoegde autoriteit aanwijzingen geven waarbij dit lid wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

7. In de overnachtingshaven te Lobith (km 863,40) zijn de volgende bepalingen van toepassing:

- a. In de overnachtingshaven is het, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:
 - i. schepen te laden of te lossen;
 - ii. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
 - iii. tanks te ontgassen;
 - iv. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
 - v. schepen zonder bewaking aan boord te laten stilliggen;
 - vi. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - vii. in te varen met schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, te voeren;
 - viii. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen en daaraan aansluitend binnen twaalf uren wederom ligplaats te nemen;
 - ix. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen.
- b. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Nijmegen.

De ambtenaren van de bevoegde autoriteit kunnen aanwijzingen geven waarbij dit lid wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

Artikel 14.13 IJzendoorn en Haaften

1. In de overnachtingshavens te IJzendoorn (km 907,80) en Haaften (km 936,00) is het, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:

- a. schepen te laden of te lossen;
- b. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
- c. tanks te ontgassen;
- d. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
- e. schepen zonder bewaking aan boord te laten stilliggen;
- f. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
- g. in te varen met schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, te voeren;
- h. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen en daaraan aansluitend binnen twaalf uren wederom ligplaats te nemen;
- i. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen.

2. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Tiel.

3. De ambtenaren van de bevoegde autoriteit kunnen aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

**HOOFDSTUK 15. BESCHERMING VAN HET WATER TEGEN
VERONTREINIGING EN VERWIJDERING VAN
SCHEEPSAFVALSTOFFEN**

Artikel 15.01 Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. Algemeen

a. *afval/afvalwater*: deze worden onderscheiden in scheepsbedrijfsafval en afval van de lading;

b. *scheepsbedrijfsafval*: afval en afvalwater, die bij het gebruik en het onderhoud van het schip ontstaan;

c. *afval van de lading*: afval en afvalwater, die in verband met de lading aan boord van het schip ontstaan;

d. *toegelaten inrichting voor het ontvangen van afval*: een schip als bedoeld in artikel 1.01, onder a, dan wel een inrichting aan land, voorzien van een door de bevoegde autoriteit verleende vergunning voor de ontvangst van scheepsbedrijfsafval en van afval van de lading;

e. *eenheidstransport*: transport, waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip dezelfde lading of lading, waarvan het laadruim of de ladingtank niet behoeft te worden schoongemaakt, wordt vervoerd.

2. Scheepsbedrijfsafval

a. *afgewerkt vet*: gebruikt vet, dat na het vrijkomen uit de naven, lagers en smeerinrichtingen ontstaat, en overigens niet meer bruikbaar vet;

b. *afgewerkte olie*: gebruikte en overigens niet meer bruikbare motor-, transmissie- en hydrauliekolie;

c. *overig olie- of vethoudend afval*: oude filters (gebruikte olie- en luchtfilters), oude lappen (verontreinigde poetslappen en poetskatoen), vaten (lege, verontreinigde blikken), verpakkingsmateriaal;

d. *bilgewater*: oliehoudend water uit de bilge van de machinekamer, de voor- en achterpiek, de kofferdammen en de ruimten tussen zijwand en beunwand;

e. *huishoudelijk afvalwater*: afvalwater uit de keuken, eet- en wasruimten (douche, wastafel) en bijkeuken evenals uit de toiletten;

f. *huisvuil*: huishoudelijk organisch en anorganisch afval (bijv. etensresten, papier, glas en soortgelijk keukenafval), in ieder geval zonder resten van het overig gedefiniëerde scheepsbedrijfsafval;

g. *zuiveringsslib*: restanten, die bij gebruik van een waterzuiveringsinstallatie aan boord van het schip ontstaan;

h. *van olie gescheiden water*: het water dat uit bilgewater wordt afgescheiden door voorzieningen aan boord van een toegelaten bilgeboot;

i. *slops*: een pompbaar of niet pompbaar mengsel bestaande uit lading- en waswaterrestanten, roest en slib;

j. *overig klein chemisch afval*: scheepsbedrijfsafval, met uitzondering van het onder a tot en met g en onder i bedoelde afval.

3. Afval van de lading

a. *restlading*: vloeibare lading, die na het lossen, zonder een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADNR, in de ladingtank en in het leidingsysteem achterblijft, evenals droge lading die na het lossen, zonder gebruik van een bezem, veegmachine of een vacuümreiniger, in het laadruim achterblijft. Verpakking en stuw materiaal behoren tot de lading;

b. *ladingrestanten*: vloeibare lading, die niet met behulp van een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADN uit de ladingtank of het leidingsysteem kan worden verwijderd, evenals droge lading die niet met behulp van een veegmachine of een bezem uit het laadruim kan worden verwijderd;

c. *overslagresten*: droge en eventueel vloeibare lading, die bij overslag buiten het laadruim op het schip achterblijft (bijv. in het gangboord);

d. *ongereinigd laadruim/ladingtank*: een laadruim of ladingtank waarin zich nog restlading bevindt;

e. *bezemschoon laadruim*: een laadruim, waaruit de restlading is verwijderd (bijv. door gebruikmaking van een veegmachine of een bezem) en waarin zich nog ladingrestanten bevinden;

f. *gestripte ladingtank*: een ladingtank, waaruit de restlading is verwijderd (bijv. door een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADN) en waarin nog slechts ladingrestanten aanwezig zijn;

g. *vacuümschoon laadruim*: een laadruim, waaruit de restlading door middel van vacuümtechniek is verwijderd en dat beduidend minder ladingrestanten bevat dan een bezemschoon laadruim;

h. *schoonmaken*: het verwijderen van restlading uit de laadruimen en ladingtanks met behulp van de daarvoor geschikte middelen (bijv. een bezem, een veegmachine, vacuümtechniek, efficiënt stripping) waardoor de schoonmaakstandaard,

«bezemschoon laadruim» of

«vacuümschoon laadruim» of

«gestripte ladingtank»

wordt verkregen, evenals

het verwijderen van overslagrestanten van gedeelten buiten het laadruim;

i. *wassen*: het verwijderen van ladingrestanten uit een bezemschoon of vacuümschoon laadruim dan wel uit een gestripte ladingtank door middel van gebruik van stoom of water;

j. *gewassen laadruim/ladingtank*: een laadruim of ladingtank, die na reiniging met water geschikt is voor elke soort lading;

k. *waswater*: water, dat bij het wassen van een bezemschoon of vacuümschoon laadruim dan wel van een gestripte ladingtank ontstaat. Hieronder wordt eveneens begrepen het ballast- en regenwater dat uit het laadruim of de ladingtank komt.

Artikel 15.02 Algemene plicht tot waakzaamheid

De schipper, de overige bemanning en andere personen aan boord moeten de door de omstandigheden vereiste waakzaamheid betonen om verontreiniging van de vaarweg te vermijden en de hoeveelheid afvalstoffen en afvalwater die aan boord ontstaan zo veel mogelijk te beperken.

Artikel 15.03 Verbod te lozen of te water te doen geraken

1. Het is verboden vanaf schepen afgewerkte olie, bilgewater, afgewerkt vet en overige oliehoudende afvalstoffen dan wel slops, huisvuil en overig klein chemisch afval te lozen of te water te doen geraken.

2. Indien afval of afvalwater als bedoeld in het eerste lid per ongeluk vrijkomt of dreigt vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

Artikel 15.04 Inzamelen en behandelen aan boord

1. De schipper moet er voor zorgen dat de in artikel 15.03, eerste lid, genoemde afvalstoffen aan boord gescheiden in de daarvoor bestemde

verzamelreservoirs en het bilgewater in de bilge van de machinekamer wordt verzameld.

De verzamelreservoirs moeten aan boord zó opgeslagen worden dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig opgemerkt en het lekken gestopt kan worden.

2. Het is verboden:

a. los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie;

b. afvalstoffen aan boord te verbranden;

c. reinigingsmiddelen die olie of vet oplossen dan wel emulgerend zijn in de bilge van de machinekamer te doen geraken. Van dit verbod zijn uitgezonderd reinigingsmiddelen die verwerking van het bilgewater door een toegelaten inrichting voor het ontvangen van afval niet bemoeilijken.

Artikel 15.05 Olie-afgifteboekje, afgifte aan inrichtingen voor het ontvangen van afval

1. Een schip met een machinekamer als bedoeld in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, met uitzondering van een klein schip, moet een geldig olie-afgifteboekje aan boord hebben, dat door de bevoegde autoriteit volgens het model van bijlage 10 wordt verstrekt. Dit afgifteboekje moet aan boord worden bewaard. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

2. De in artikel 15.03, eerste lid, genoemde afvalstoffen, met uitzondering van huisvuil, moeten met regelmatige, van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke, tussenpozen tegen ontvangstbewijs worden afgegeven bij de door de bevoegde autoriteit toegelaten inrichting voor het ontvangen van afval. Het bewijs bestaat uit een aantekening door bedoelde inrichting in het olie-afgifteboekje.

3. Een schip dat op grond van voorschriften die gelden buiten de Rijn andere bescheiden over de afgifte van afvalstoffen aan boord heeft, moet in deze andere bescheiden een bewijs van de afgifte van afvalstoffen buiten de Rijn kunnen leveren. Als een dergelijk bewijs geldt ook het oliejournaal op basis van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (MARPOL-verdrag).

4. Huisvuil moet bij de daarvoor bestemde inzamelplaatsen worden afgegeven.

Artikel 15.06 (niet overgenomen)

Artikel 15.07 (niet overgenomen)

Artikel 15.08 Bilgeboten

Van het verbod in artikel 15.03, eerste lid, is uitgezonderd het lozen in de vaarweg door toegelaten bilgeboten van van olie gescheiden water, indien de maximaal aanwezige olieresten in het afgescheiden water constant en zonder voorafgaande verdunning voldoen aan de nationale voorschriften.

Artikel 15.09 Behandelen van de buitenkant van schepen

Het is verboden de scheepshuid te oliën of met middelen, die niet in het water mogen komen, te reinigen.

**LETTER OF LETTERCOMBINATIE TER ONDERSCHIEDING VAN HET
LAND WAAR DE THUISHAVEN OF DE PLAATS VAN TEBOEK-
STELLING VAN EEN SCHIP IS GELEGEN**

(indicatieve lijst)

A	: Oostenrijk
B	: België
BG	: Bulgarije
CH	: Zwitserland
CZ	: Tsjechische Republiek
D	: Duitsland
F	: Frankrijk
HRV	: Croatië
HU	: Hongarije
I	: Italië
L	: Luxemburg
MD	: Republiek Moldova
N	: Nederland
NO	: Noorwegen
P	: Portugal
PL	: Polen
R	: Roemenië
RU/RUS	: Russische Federatie
SK	: Slowakije

I. Algemeen

1. De in deze bijlage opgenomen schetsen hebben slechts een verduidelijkend karakter. Men dient zich te houden aan de tekst van het reglement die uitsluitend rechtsgeldigheid bezit.

2. Een duwstel, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedraagt, wordt beschouwd als een alleen varend motorschip van dezelfde lengte.

3. Verklaringen:

vast licht dat
rondom schij-
nend is



vast licht dat
schijnt over
een beperkte
boog van de
horizon



flikkerlicht



vlag of bord



bol



cilinder



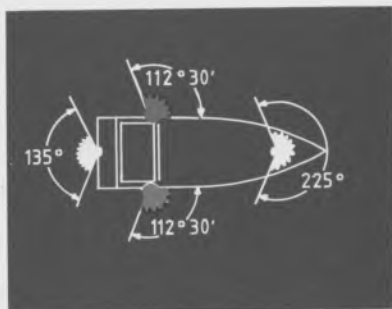
kegel



ruit

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

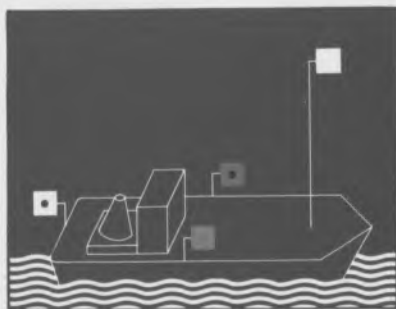
De schetsen op zwarte ondergrond stellen de lichten voor.



1

Artikel 3.01 Begripsbepalingen en toepassing

Lid 1: De sectoren waarover het toplicht, de boordlichten en het heklicht zichtbaar zijn.



2

Artikel 3.08 Alleenvarende motorschepen

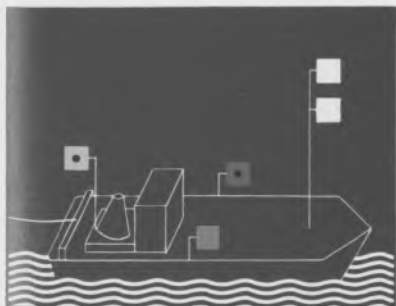
Lid 1: Lengte tot 110 m.



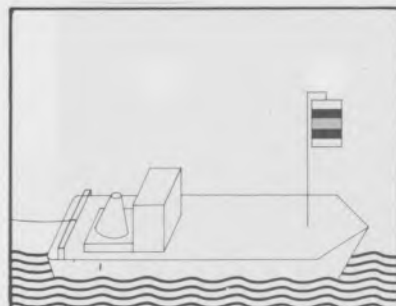
3

Artikel 3.08 Alleenvarende motorschepen

Lid 2: Lengte meer dan 110 m.

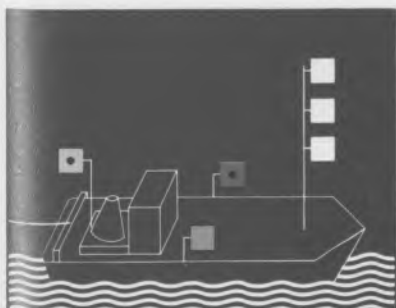


4

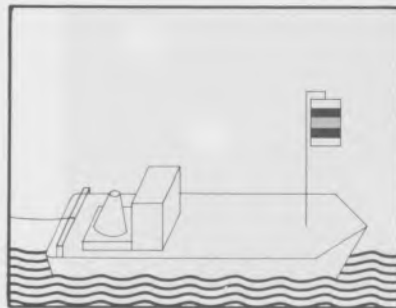


Artikel 3.09 Varende slepen

Lid 1: Motorschip aan de kop van een varende sleep.

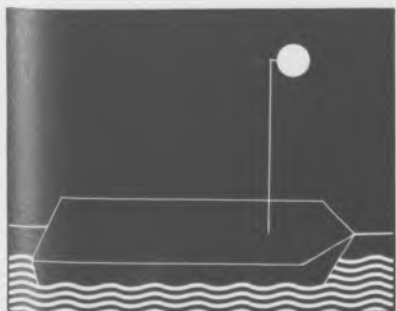


5

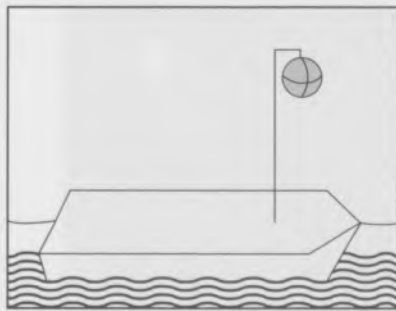


Artikel 3.09 Varende slepen

Lid 2: Sleep aan de kop waarvan verscheidene motorschepen naast elkaar varen.

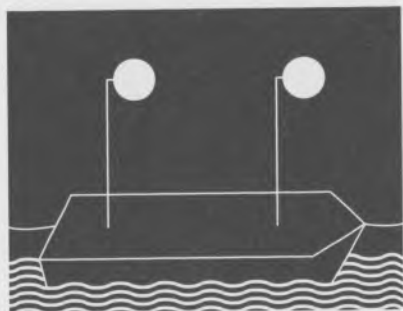


6

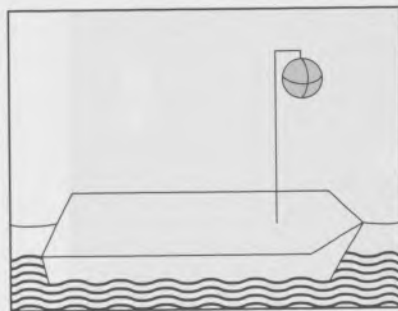


Artikel 3.09 Slepen

Lid 3: Gesleepte schepen.

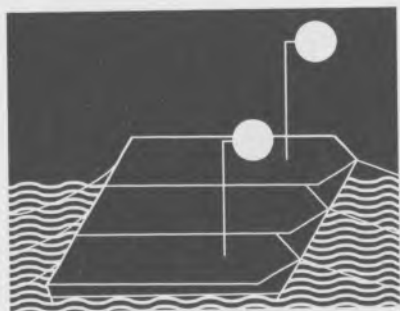


7

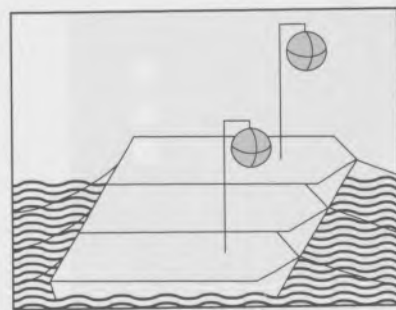


Artikel 3.09 slepen

Lid 3 onder a: Lengte in een sleep langer dan 110 m.

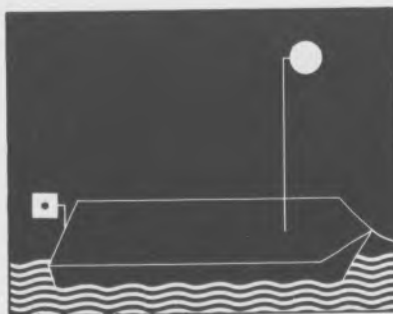


8

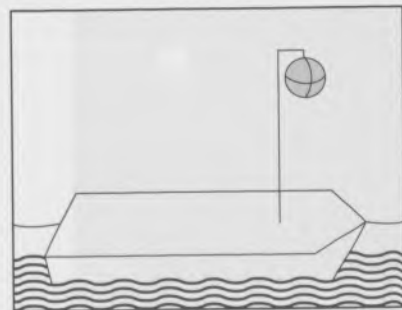


Artikel 3.09 Slepen

Lid 3 onder b: Lengte in een sleep bestaande uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen.

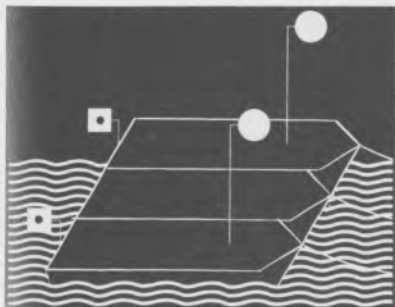


9

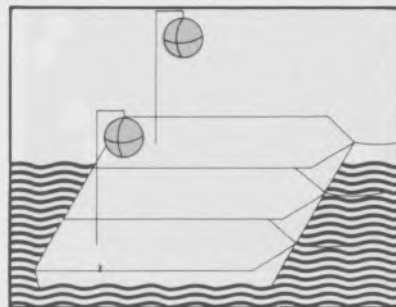


Artikel 3.09 Slepen

Lid 4: Schip als laatste lengte van een sleep.



10



Artikel 3.09 Slepen

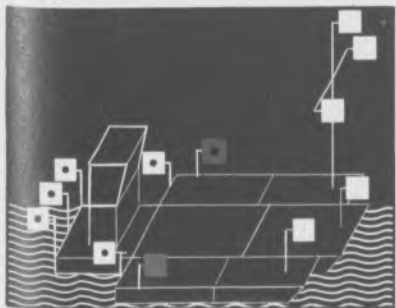
Lid 4: Meerdere schepen als laatste lengte van een sleep.



11

Artikel 3.10 Duwstellen

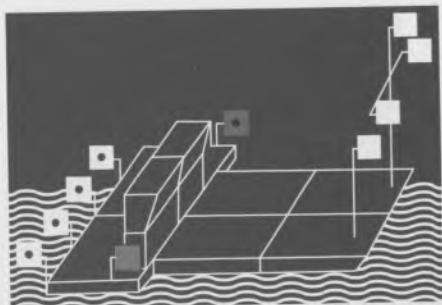
Lid 1: Duwstel.



12

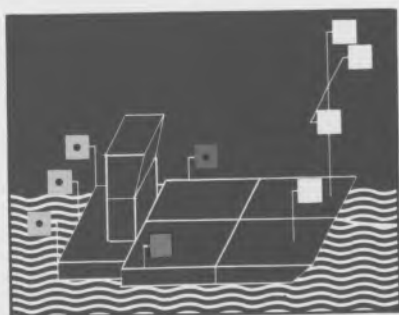
Artikel 3.10 Duwstellen

Lid 1 onder c: Behalve de duwboot twee andere schepen van achteren over de volle breedte zichtbaar.

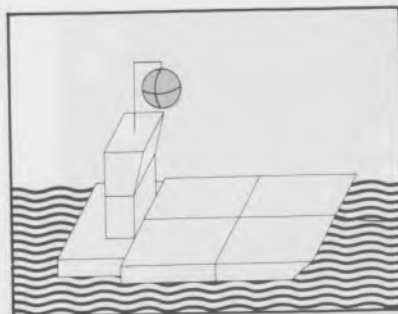


13

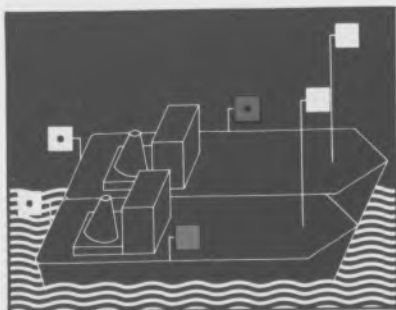
Artikel 3.10 Duwstellen
Lid 2: Twee duwboten.



14

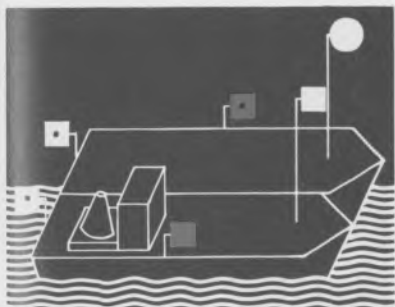


Artikel 3.10 Duwstellen
Leden 3 en 4: Gesleept duwstel.



15

Artikel 3.11 Gekoppelde samenstellen
Lid 1: Twee motorschepen.



16

Artikel 3.11 Gekoppelde samenstellen

Lid 1: Een motorschip en een schip dat geen motorschip is.



17

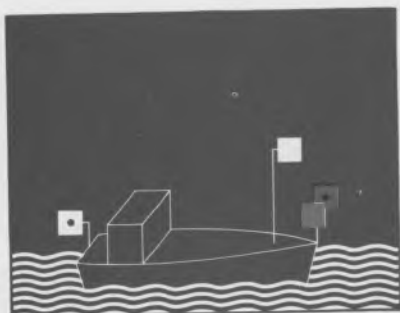
Artikel 3.12 Zeilschepen



18

Artikel 3.13 Kleine schepen

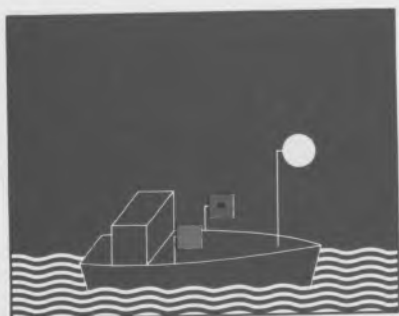
Lid 1 onder a, b en c: Klein motorschip.



19

Artikel 3.13 Kleine schepen

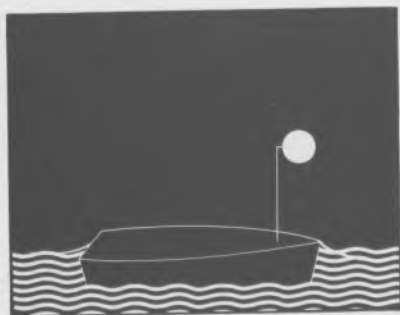
Lid 1 onder d, e en f: Klein motorschip met de boordlichten onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd.



20

Artikel 3.13 Kleine schepen

Lid 1 onder f: Klein motorschip met een rondom schijnend licht.



21

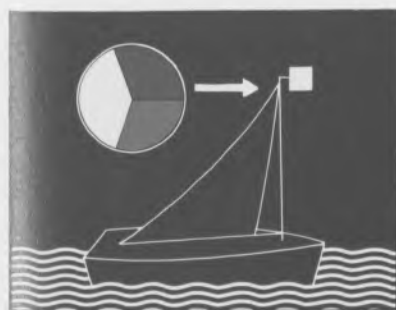
Artikel 3.13 Kleine schepen

Lid 3: Gesleept of langsijde vastgemaakt voortbewogen klein schip.



22

Artikel 3.13 Kleine schepen
Lid 4: Klein zeilschip.



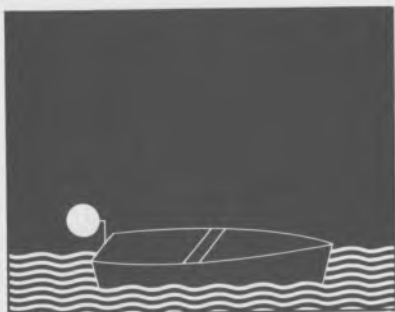
23

Artikel 3.13 Kleine schepen
Lid 4: Klein zeilschip waarbij de boordlichten en het heklicht in één lantaarn aan de top van de mast verenigd zijn.



24

Artikel 3.13 Kleine schepen
Lid 4: Klein zeilschip met een rondom schijnend licht dat tevens bij het naderen van een ander schip een tweede licht toont.



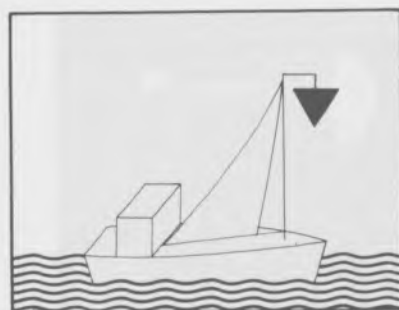
25

Artikel 3.13 Kleine schepen

Lid 5: Klein schip dat noch door middel van een motor noch door middel van zeilen wordt voortbewogen.

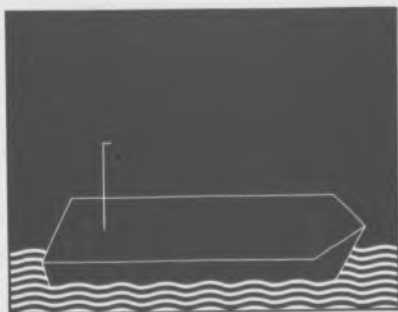


26

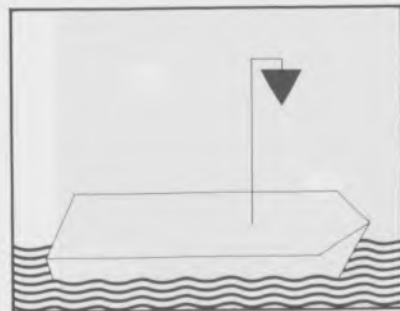


Artikel 3.13 Kleine schepen

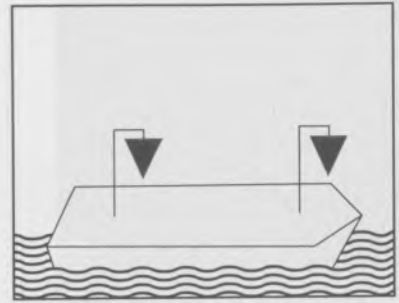
Leden 1 en 6: Klein schip dat gelijktijdig door middel van zeilen en door een motor wordt voortbewogen.



27a

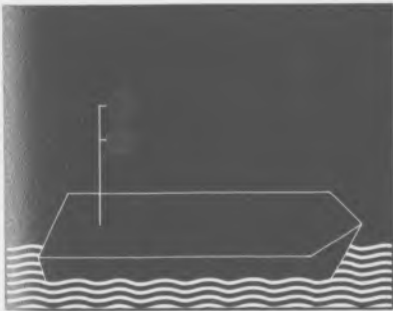


27b

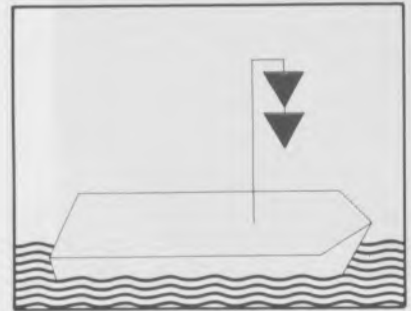


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

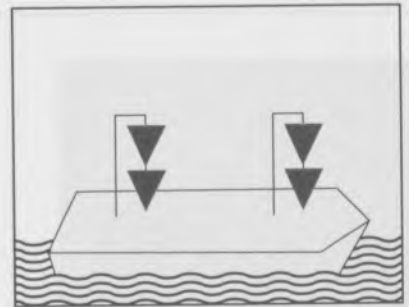
Lid 1: Bepaalde brandbare stoffen, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst).



28a

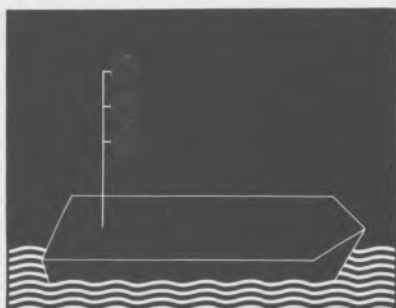


28b

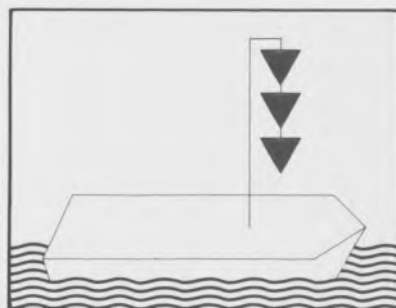


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

Lid 2: Bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst).

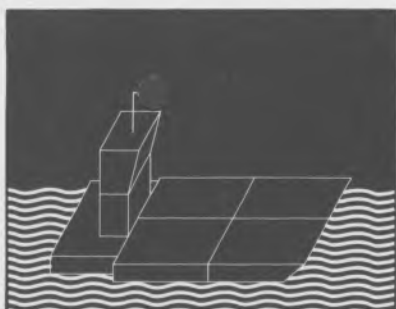


29

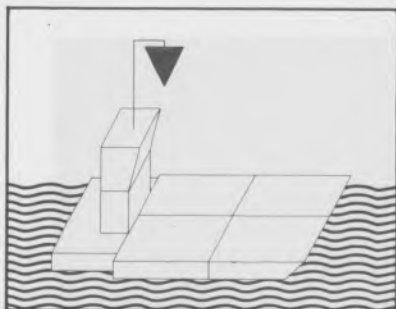


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

Lid 3: Bepaalde ontplofbare stoffen, bedoeld in het ADN R Bijlage B1 Rn 10.500.

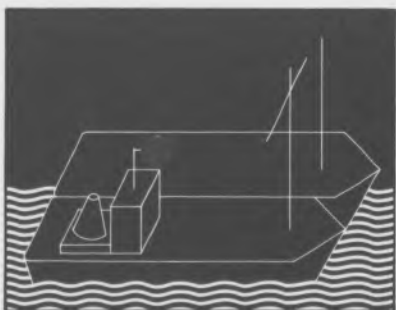


30

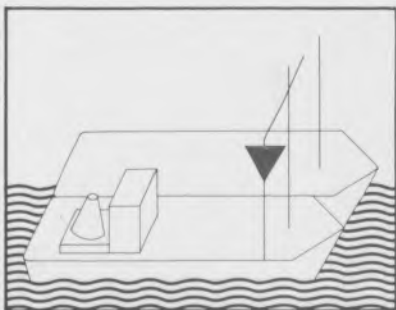


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

Lid 4: Duwstel.

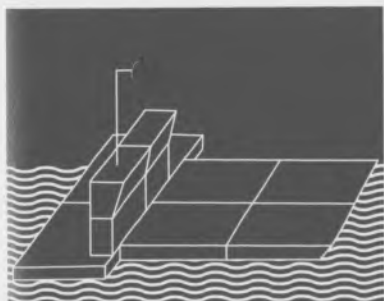


31

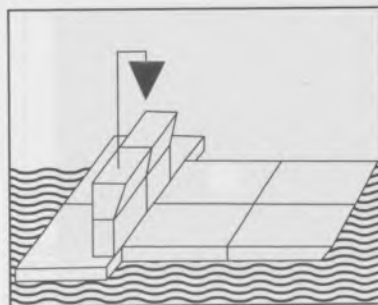


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

Lid 4: Gekoppeld samenstel.

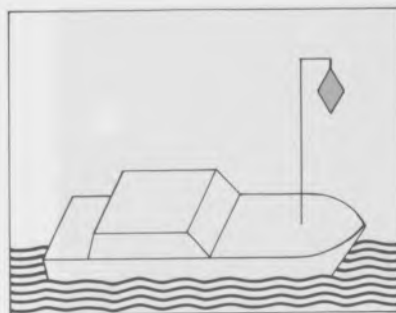


32

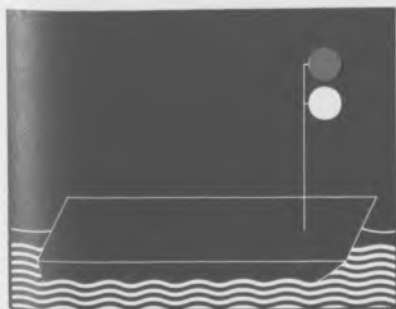


Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren
Lid 5: Duwstel met twee duwboden.

33

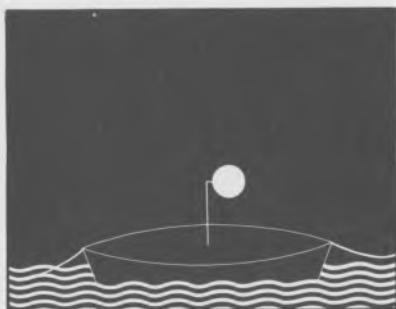


Artikel 3.15 Schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder dan 20 m is



34

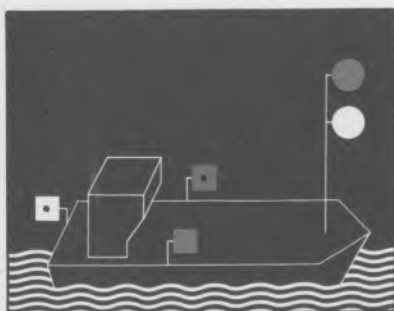
Artikel 3.14 Veerponten
Lid 1: Niet-vrijvarende veerpont.



35

Artikel 3.16 Veerponten

Lid 2: Meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een veerpont aan een langskabel.

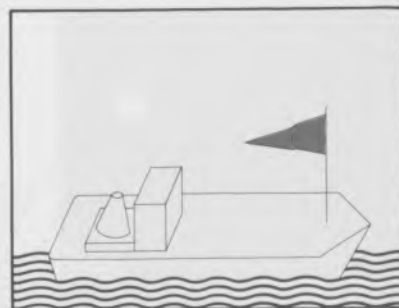


36

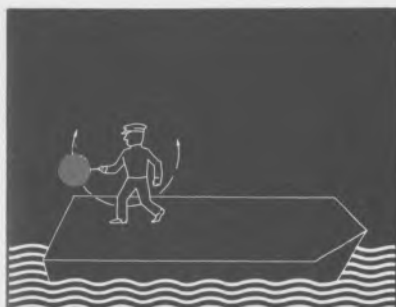
Artikel 3.16 Veerponten

Lid 3: Vrijvarende veerpont.

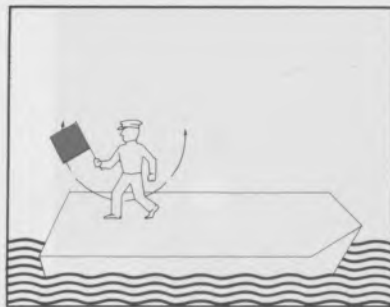
37



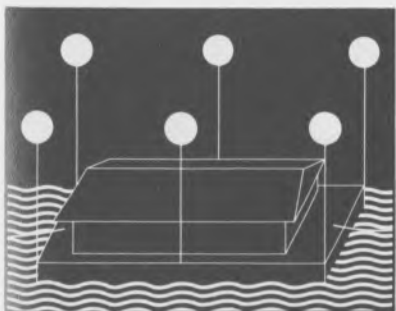
Artikel 3.17 Schepen die recht van voorrang hebben



38

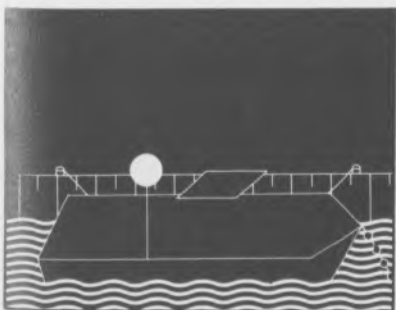


Artikel 3.18 Onmanoeuvrerbare schepen



39

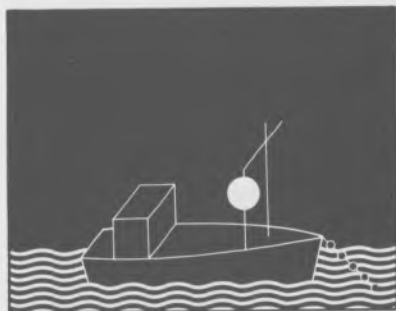
Artikel 3.19 Drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen



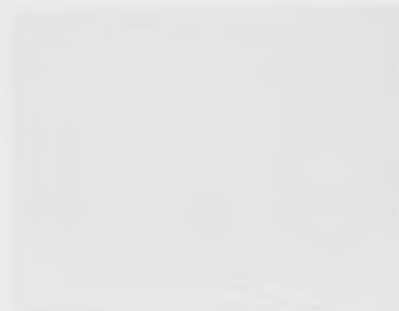
40

Artikel 3.20 Stilliggende schepen

Lid 1: Schip met uitzondering van een klein schip, een veerpont en een drijvend werktuig in bedrijf.

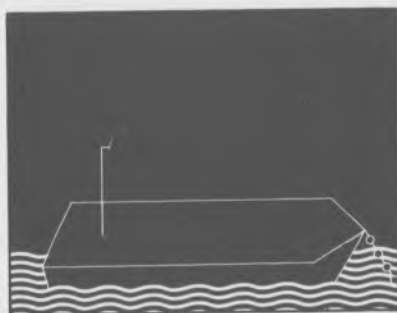


41

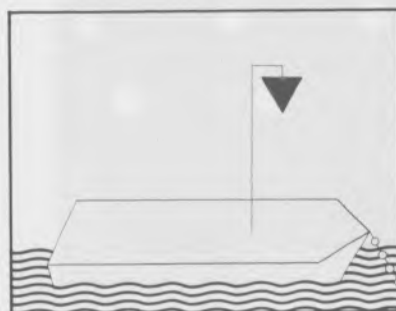


Artikel 3.20 Stilliggende schepen

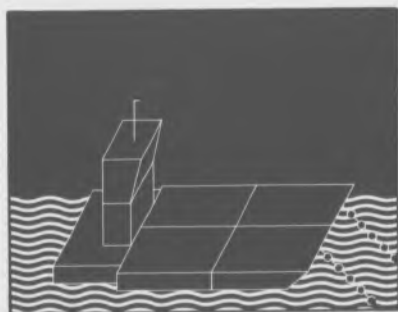
Lid 2: Klein schip met uitzondering van een bijboot.



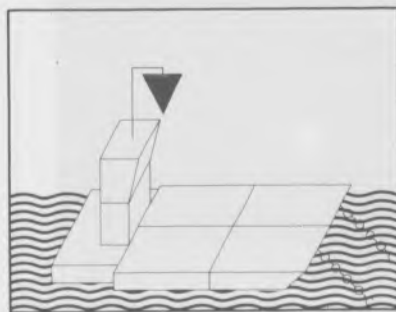
42

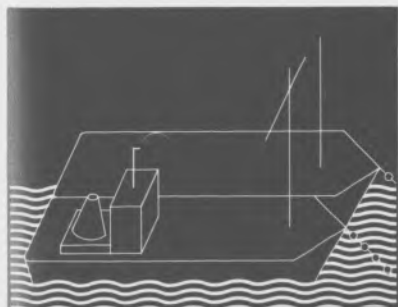


Artikel 3.21 Stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

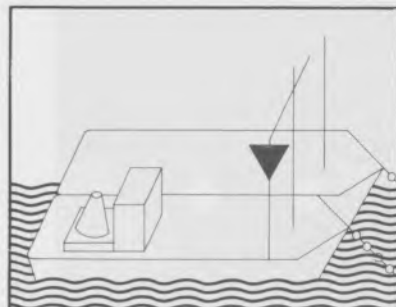


43

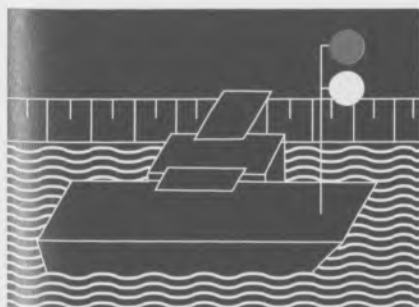
Artikel 3.21 Stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren:
Duwstellen.



44



Artikel 3.21 Stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren:
Gekoppeld samenstel.



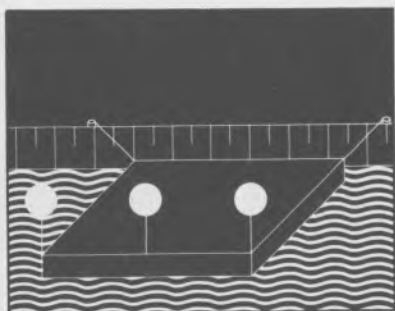
45

Artikel 3.22 Op hun aanlegplaats stilliggende veerponten
Lid 1: Niet-vrijvarende veerpont.



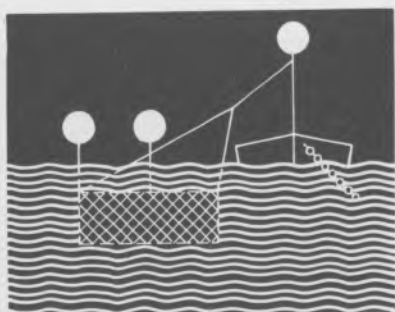
46

Artikel 3.22 Op hun aanlegplaats stilliggende veerponten
Lid 2: Vrijvarende veerpont.

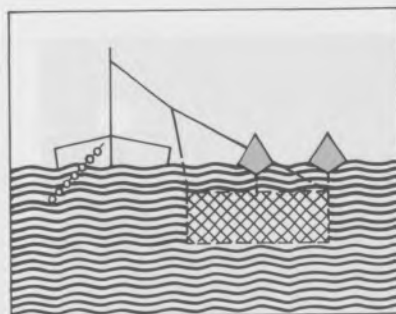


47

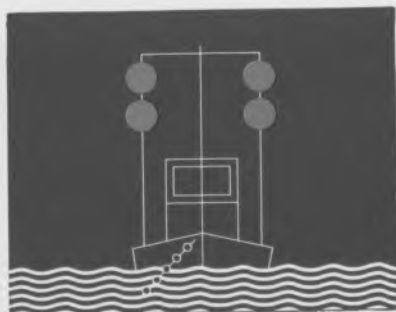
Artikel 3.23 Drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen



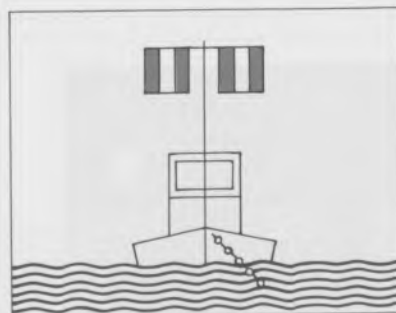
48



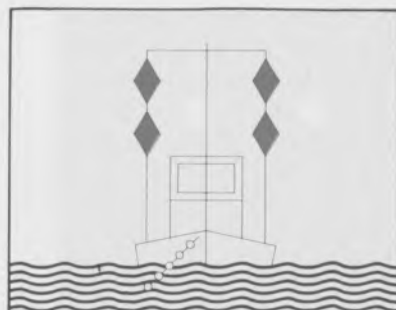
Artikel 3.24 Vissersschepen met netten of uitleggers



49a



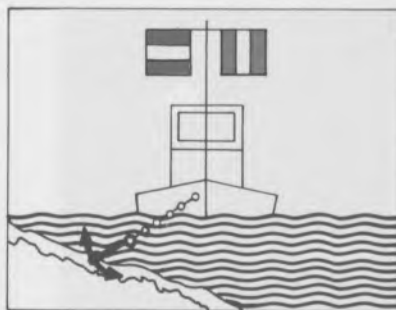
49b



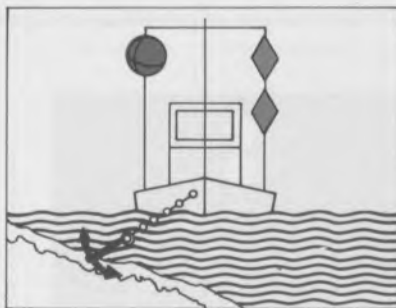
Artikel 3.25 Drijvende werktuigen in bedrijf en vastgevaren of gezonken schepen
Lid 1 onder a: doorvaart aan beide zijden vrij.



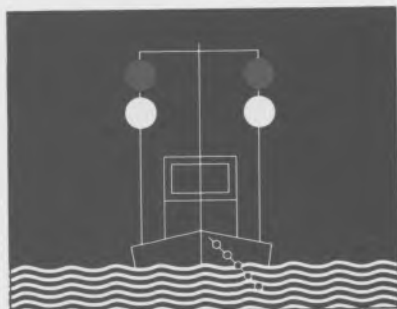
50a



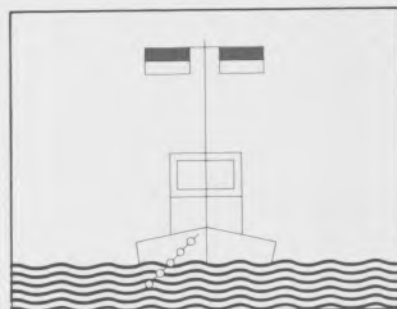
50b



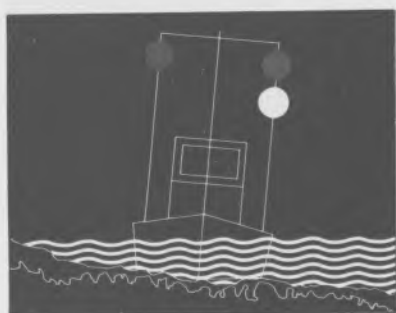
Artikel 3.25 Drijvende werktuigen in bedrijf en vastgevaren of gezonken schepen
Lid 1 onder a en b: doorvaart aan één zijde vrij.



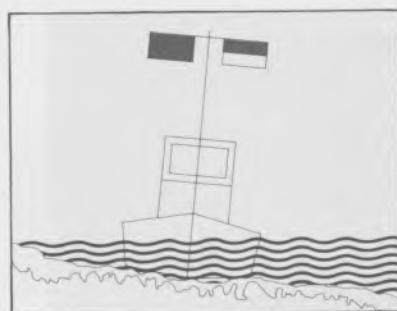
51



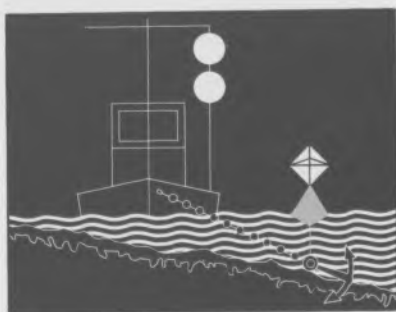
Artikel 3.25 Drijvende werktuigen in bedrijf en vastgevaren of gezonken schepen
Lid 1 onder c: bescherming tegen hinderlijke waterbeweging; doorvaart aan beide zijden vrij.



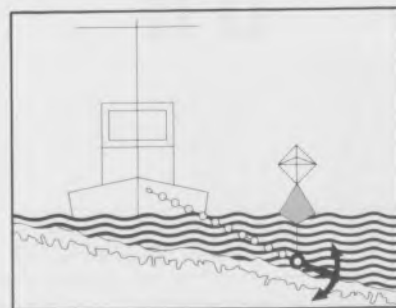
52



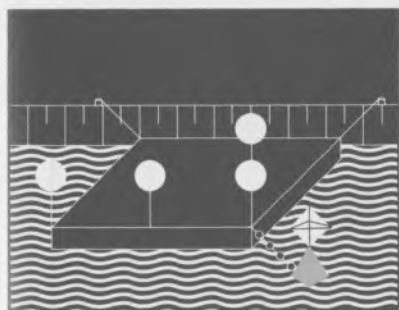
Artikel 3.25 Drijvende werktuigen in bedrijf en vastgevaren of gezonken schepen
Lid 2: Vastgevaren of gezonken schepen; doorvaart aan één zijde vrij.



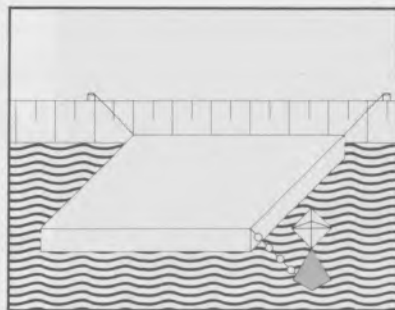
53



Artikel 3.26 Schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de
scheepvaart kunnen vormen
Lid 1 en 3: Schip met anker.

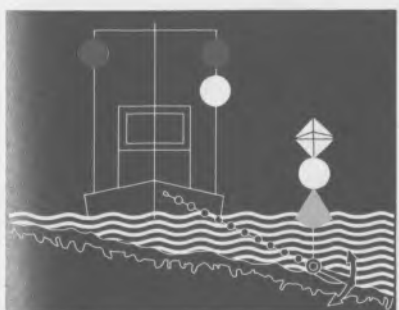


54

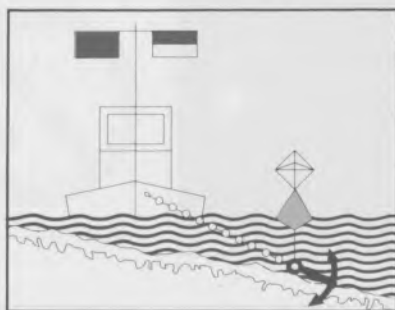


Artikel 3.26 Schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Leden 2 en 3: Drijvend voorwerp of drijvende inrichting met ankers.

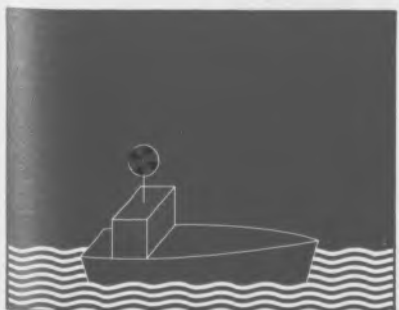


55

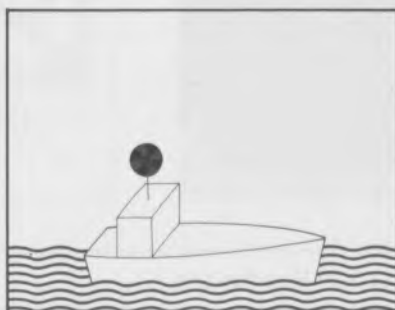


Artikel 3.26 Schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

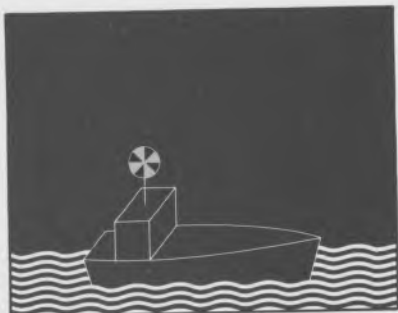
Lid 4: Anker van een drijvend werktuig.



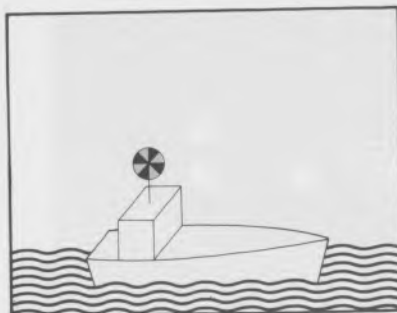
56



Artikel 3.27 Schepen van toezichthoudende ambtenaren.



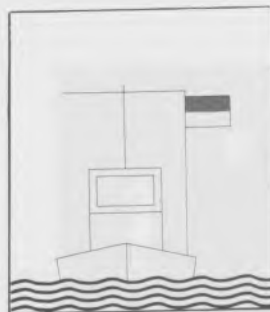
57



Artikel 3.28 Schepen die werkzaamheden in de vaarweg uitvoeren.



58



Artikel 3.29 Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging.



59



Artikel 3.30 Noodtekens.



60



Artikel 3.31 Verboden toegang aan boord.



61



Artikel 3.32 Verboden te roken.



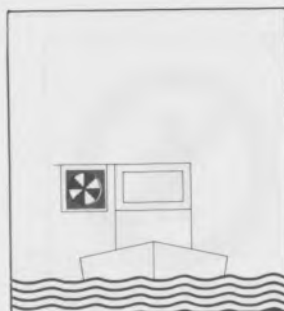
62



Artikel 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen.



63



Artikel 6.04 Ontmoeten

Lid 3: Ontmoeten stuurboord op stuurboord.

Opmerking vooraf:

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

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

De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer één seconde.

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

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

A. Algemene seinen

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

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

normaal geval:	—	1 korte stoot van de opvaart	«Ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren»	Artikel 6.04, vierde lid
----------------	---	------------------------------	--	--------------------------

	—	1 korte stoot van de afvaart	«U kunt bakboord op bakboord voorbij- varen»	Artikel 6.04, vijfde lid
afwijking:	— —	2 korte stoten van de afvaart	«Nee, u moet stuur- boord op stuurboord voorbij- varen»	Artikel 6.05, tweede lid
	— —	2 korte stoten van de opvaart	«Ik zal stuurboord op stuur- boord voor- bijvaren»	Artikel 6.05, derde lid

Voornemen tot ontmoeten stuurboord op stuurboord

normaal geval:	— —	2 korte stoten van de opvaart	«Ik wil stuurboord op stuur- boord voor- bijvaren»	Artikel 6.04, vierde lid
	— —	2 korte stoten van de afvaart	«U kunt stuurboord op stuur- boord voor- bijvaren»	Artikel 6.04, vijfde lid
afwijking:	—	1 korte stoot van de afvaart	«Nee, u moet bakboord op bakboord voor- bijvaren»	Artikel 6.05, tweede lid
	—	1 korte stoot van de opvaart	«Ik zal bakboord op bakboord voorbij- varen»	Artikel 6.05, derde lid

C. Seinen bij voorbijlopen

Voornemen tot voorbijlopen aan bakboord van de opgelopen

	— — —	2 lange stoten gevolgd door 2 korte stoten van de oploper	«Ik wil u aan bakboord voorbij- lopen»	Artikel 6.10, tweede lid
normaal geval:		geen geluidsein van de opgelopen	«U kunt mij aan bakboord voorbij- lopen»	Artikel 6.10, derde lid

afwijking:	— —	2 korte stoten van de opgelopen	«Neen, u moet mij aan stuurboord voorbijlopen»	Artikel 6.10, vierde lid
	—	1 korte stoot van oploper	«Ik zal u aan stuurboord voorbijlopen»	Artikel 6.10, vierde lid

Voornemen tot voorbijlopen aan stuurboord van de opgelopen

— — — —		2 lange stoten gevolgd door 1 korte stoot van de oploper	»Ik wil u aan stuurboord« voorbijlopen»	Artikel 6.10, tweede lid
normaal geval:		geen geluidsein van de opgelopen	«U kunt mij aan stuurboord voorbijlopen»	Artikel 6.10, derde lid
afwijking:	—	1 korte stoot van de opgelopen	«Neen, u moet mij aan bakboord voorbijlopen»	Artikel 6.10, vierde lid
	— —	2 korte stoten van de oploper	«Ik zal u aan bakboord voorbijlopen»	Artikel 6. 10, vierde lid

Indien voorbijlopen onmogelijk is

— — — — —		5 korte stoten van de opgelopen	«U kunt mij niet voorbijlopen»	Artikel 6.10, vijfde lid
-----------	--	---------------------------------	--------------------------------	--------------------------

D. Seinen bij het keren

— — — —		1 lange stoot gevolgd door 1 korte stoot	«Ik ga over stuurboord keren»	Artikel 6.13, tweede lid Artikel 6.16, tweede lid
— — — —		1 lange stoot gevolgd door 2 korte stoten	«Ik ga over bakboord keren»	Artikel 6.13, tweede lid Artikel 6.16, tweede lid

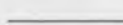
E. Seinen bij het in- en uitvaren van havens en nevenvaarwateren

	3 lange stoten gevolgd door 1 korte stoot	«Ik ga stuurboord uit»	Artikel 6.16, tweede lid
	3 lange stoten gevolgd door 2 korte stoten	»Ik ga bakboord uit«	Artikel 6.16, tweede lid
	3 lange stoten	»Ik ga oversteken«	Artikel 6.16, tweede lid

F. (Niet overgenomen)

G. Seinen bij slecht zicht

a. alleenvarend schip of samenstel tijdens de vaart, behoudens in afvaart met behulp van radar

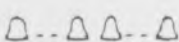
	1 lange stoot die ten minste elke minuut wordt herhaald	Artikel 6.33 en artikel 6.32, vierde lid
---	---	--

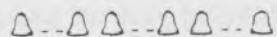
b. vervallen

c. in afvaart met behulp van radar

	3 maal 3 tonen van verschillende toonhoogte die zonder onderbreking op elkaar volgen	Artikel 6.32, derde lid, en artikel 4.06, eerste lid onder b
--	--	--

d. tijdens het stilliggen

	1 reeks klokslagen die ten minste elke minuut wordt herhaald	«Ik lig stil aan de linker zijde van het vaarwater»	Artikel 6.31, eerste lid, onder a
	2 reeksen klokslagen die ten minste elke minuut worden herhaald	«Ik lig stil aan de rechterzijde van het vaarwater»	Artikel 6.31, eerste lid, onder b



3 reeksen
klokslagen
die ten
minste elke
minuut
worden
herhaald

«Ik lig stil,
maar het is
mij niet
bekend aan
welke zijde
van het
vaarwater»

Artikel 6.31,
eerste lid,
onder c

VERKEERSTEKENS VAN DE VAARWEG

Opmerking vooraf:

1. De tekens vermeld in afdeling I kunnen worden aangevuld of verduidelijkt zoals aangegeven in afdeling II.
2. De borden kunnen, ter verduidelijking van de zichtbaarheid, langs hun omtrek van een smalle witte streep worden voorzien.

AFDELING I - HOOFDTEKENS

A. VERBODSTEKENS

- A.1 In-, uit- of doorvaren verboden (algemeen teken) (artikelen 6.08, lid 2, 6.16, lid 4, 6.22, lid 1, 6.22a, 6.25, lid 1, 6.27, lid 1, 6.28a, 9.02, leden 5 en 6, en 10.01, lid 4 onder c)

óf borden



óf rode lichten



of



of



óf rode 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. (artikel 6.22, lid 2)



- A.2 Voorbijlopen verboden. (artikel 6.11)



- A.3 Voorbijlopen verboden voor samenstellen onderling.
Het verbod geldt niet, wanneer ten minste één van beide betrokken samenstellen een duwstel is waarvan de lengte en de breedte niet meer bedragen dan 110 m respectievelijk 12 m.
(artikel 6.11)



- A.4 Ontmoeten en voorbijlopen verboden.
(artikel 6.08, lid 1)



- A.5 Verboden ligplaats te nemen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.02, lid 1 onder c)



- A.5.1 Verboden ligplaats te nemen binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen vanaf het bord.
(artikel 7.02, lid 1 onder l)



- A.6 Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikelen 6.18, lid 2, en 7.03, lid 1 onder b)



- A.7 Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.04, lid 1 onder b)



- A.8 Verboden te keren.
(artikel 6.13, lid 4)



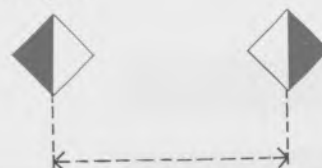
- A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.
(artikel 6.20, lid 1 onder e)



of



- A.10 Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.
(artikel 6.24, lid 2 onder a)



- A.11 In-, uit-, of doorvaren verboden, wordt aanstonds toegestaan.
(artikel 6.28a, lid 1 onder c)



- A.12 niet overgenomen

- A.13 niet overgenomen

- A.14 Verboden te waterskiën.



- A.15 Verboden voor zeilschepen.



A.16 Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen.



A.17 Verboden voor zeilplanken.

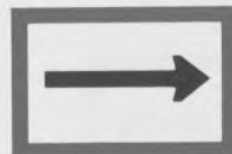


A.18 Verboden voor waterscooters.



B. GEBODSTEKENS

B.1 Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl.
(artikel 6.12)



B.2 a. Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.
(artikel 6.12)



b. Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.
(artikel 6.12)



B.3 a. Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden.
(artikel 6.12)



b. Verplichting de stuurboordszijde van het vaarwater te houden.
(artikel 6.12)



B.4 a. Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.
(artikel 6.12)



b. Verplichting het vaarwater over te steken naar stuurboord.
(artikel 6.12)



B.5 Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.
(artikel 6.28, lid 1)



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



B.7 Verplichting een geluidsein te geven.



B.8 Verplichting bijzonder op te letten.
(artikel 6.08, lid 2)



B.9 a. Verplichting niet de hoofdvaarweg op te varen of over te steken, indien daardoor schepen op de hoofdvaarweg zouden worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen.
(artikel 6.16, lid 3)



b. idem.



B.10 niet overgenomen

B.11 a. Verplichting gebruik te maken van marifoon.
(artikel 4.05, lid 5)



b. Verplichting gebruik te maken van marifoon op het aangegeven kanaal (artikel 4.05, lid 5).
Voorbeeld: kanaal 11.



C. BEPERKINGSTEKENS

C.1 Beperkte waterdiepte.



C.2 Beperkte doorvaarthoogte.



C.3 Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater.



C.4 Vaartbeperkingen; deze worden nader onder het teken aangegeven.



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



D. AANBEVELINGSTEKENS

D.1 Aanbevolen doorvaartopening.

a. Doorvaart uit de tegengestelde richting toegestaan.
(artikel 6.25, lid 2 onder a)

b. Doorvaart uit de tegengestelde richting verboden.
(artikel 6.25, lid 2 onder b)



of



D.2 Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.
(artikel 6.24, lid 2 onder b)



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



b. het isofase licht.



E. AANWIJZINGSTEKENS

- E.1 In-, uit- of doorvaren toegestaan (algemeen teken).
(artikelen 6.08, lid 2, en 6.28a)



of



of



- E.2 Hoogspanningslijn.



- E.3 niet overgenomen

- E.4 Niet-vrijvarende veerpont.



- E.5 Toestemming ligplaats te nemen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.05, lid 1)



- E.5.1 Toestemming ligplaats te nemen tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord.
(artikel 7.05, lid 2)



- E.5.2 Toestemming ligplaats te nemen tussen de aangegeven afstanden, in meters gerekend vanaf het bord.
(artikel 7.05, lid 3)

30-60

- E.5.3 Toestemming ligplaats te nemen met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langs-zijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.05, lid 4)



- E.5.4 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die geen tekens bedoeld in artikel 3.14 behoeft te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.5 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die een teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.6 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.7 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor duwvaart die de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, moet voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.8 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die geen tekens bedoeld in artikel 3.14 behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.9 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die een teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.10 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.11 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor andere schepen dan duwvaart die de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.12 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die geen tekens bedoeld in artikel 3.14 behoeven te voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.13 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die een teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.14 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.5.15 Toestemming ligplaats te nemen uitsluitend voor schepen – zowel duwvaart als andere schepen dan duwvaart – die de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, moeten voeren, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.06, lid 1)



- E.6 Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.03, lid 2)



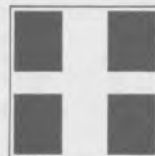
- E.7 Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.04, lid 2)



- E.8 Plaats om te keren.
(artikelen 6.13 en 7.02, lid 1)



- E.9 a. De gevolgde vaarweg geldt als hoofd-
vaarweg ten opzichte van de vaarweg die
daarin uitmondt.
(artikel 6.16, lid 1)



b. idem.



c. idem.



- E.10 a. De gevolgde vaarweg geldt als neven-
vaarweg ten opzichte van de vaarweg waarin
hij uitmondt.
(artikel 6.16, lid 1)



b. idem.



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



- E.12 niet overgenomen

- E.13 Drinkwater voor schepen.



E.14 Telefoon.



E.15 niet overgenomen

E.16 niet overgenomen

E.17 Waterskiën toegestaan.



E.18 Zeilschepen toegestaan.



E.19 Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.20 Zeilplanken toegestaan.



E.21 Marifoonkanaal voor nautische informatie.
Voorbeeld: kanaal 18



E.22 Waterscooters toegestaan.



E.23 Hoogwaterpeilen.
(artikel 10.01)

Peil I
Maatgevende waterstand



Peil II
Maatgevende waterstand



De aanduidingen zijn in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond aangebracht.

AFDELING II

Toegevoegde borden of opschriften

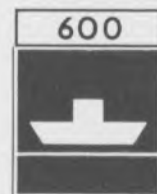
De tekens van afdeling I kunnen worden aangevuld door toegevoegde borden of opschriften:

1. Borden, vermeldende de afstand na welke het voorschrift of de bijzonderheid, aangeduid door het hoofdteken, van belang is. De borden worden boven het hoofdteken aangebracht. Voorbeelden:

Maximum snelheid 7 km/u ingaande na 800 m



Niet-vrijvarende veerpont na 600 m



2. Pijlen die het riviervak aanduiden waarop het hoofdteken betrekking heeft.

Voorbeelden:

a. Ligplaats nemen toegestaan op het vak tussen de borden.



b. Ligplaats nemen
verboden op het vak
tussen de borden over
2 km.

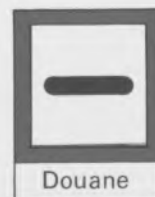


c. Invaren van een
haven of neven-
vaarwater gelegen in de
richting van de pijl is
verboden.
(rode licht A.1 en twee
witte lichtstrepen in de
vorm van een pijl)



3. Borden met aanvullende verklaringen of aanwijzingen. Deze borden worden onder het hoofdtaken aangebracht. Voorbeelden:

Halt! Douane.



Opletten: veerpont.



Geef één lange stoot.





I. ALGEMEEN**1. Markeren**

Op de Rijn worden de vaarweg, de vaargeul, alsmede de gevaarlijke punten en obstakels niet voortdurend gemarkeerd.

De drijvende tekens worden ongeveer 5 m buiten de grenzen die zijn aangegeven verankerd.

De kribben en strekdammen worden met behulp van drijvende of vaste tekens gemarkeerd, die in het algemeen vóór of op de koppen van de kribben of aan de uiteinden van de strekdammen worden geplaatst.

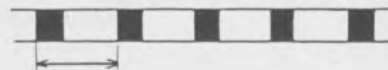
Een schip moet op voldoende afstand van de tekens blijven, daar anders het gevaar van raken of vastvaren bestaat.

2. Definities

Vaargeul:	gedeelte van de vaarweg waarin voor de scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden worden.
Rechter-/ Linkerzijde:	de aanduiding «rechterzijde» en «linkerzijde» van de vaarweg/ de vaargeul heeft betrekking op de richting «afvaart».
Licht:	een licht met een bepaald karakter gebruikt als verkeers- teken ter markering.
Vast licht:	een licht van gelijkmatige kleur en sterkte dat een ononderbroken schijnsel toont.
Periode- licht:	een licht van gelijkmatige kleur en sterkte dat regelmatig onderbroken wordt.

De volgende periodelichten worden gebruikt:

- onderbroken licht



- of een groep onderbroken lichten



- isofase licht

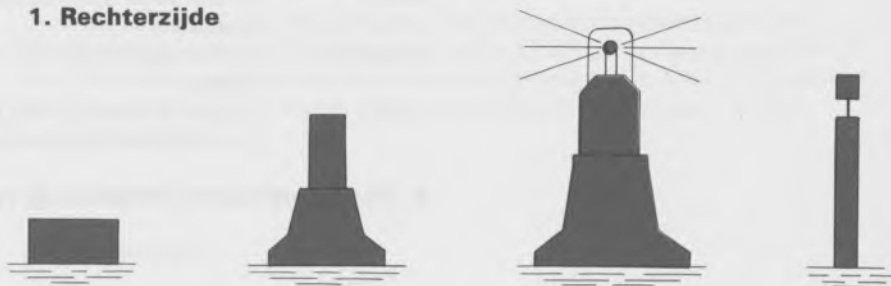


- flikkerlicht



II. MARKERING VAN DE VAARGEUL

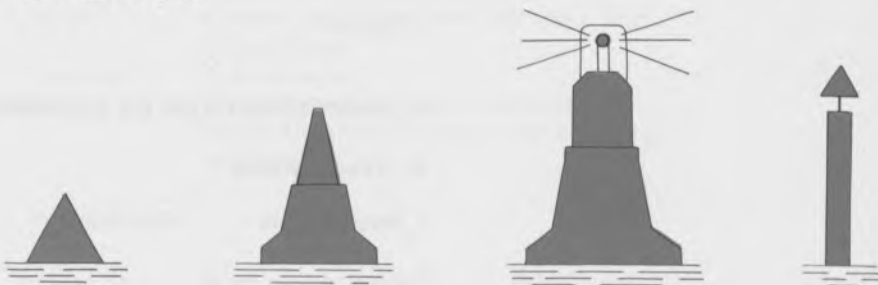
1. Rechterzijde



(fig. 1)

Kleur: rood
Vorm: stompe boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken
Topteken: (indien aanwezig) rode cylinder
Licht: (indien aanwezig) rood periodelicht (in het algemeen voorzien van een radarreflector)

2. Linkerzijde



(fig. 2)

Kleur: groen
Vorm: spitse boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken
Topteken: (indien aanwezig) groene kegel met de punt naar boven
Licht: (indien aanwezig) groen periodelicht (in het algemeen voorzien van een radarreflector)

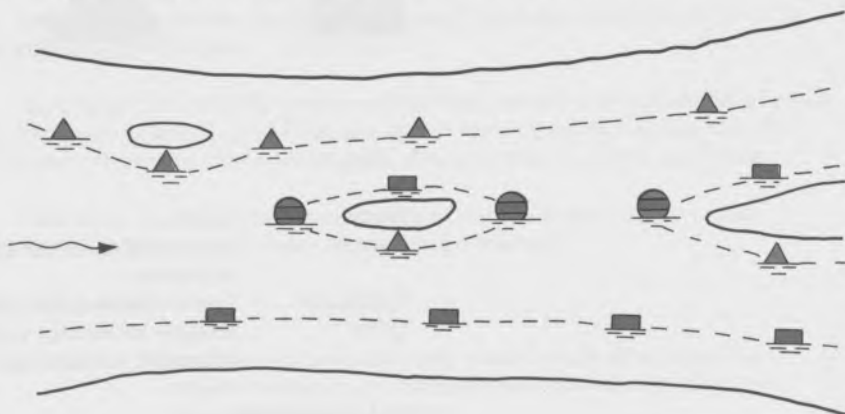
3. Splitsing



(fig. 3)

Kleur:	rode en groene horizontale banen
Vorm:	bolvormige boei of ton (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken
Topteken:	(indien aanwezig) bol met rode en groene horizontale banen
Licht:	(indien aanwezig) een flikker- of isofaselicht (in het algemeen voorzien van een radarreflector)

4. Voorbeeld van de toepassing van de figuren 1 t/m 3



(fig. 4)

III. MARKERING VAN DE VAARWEG EN VAN OBSTAKELS

A. Vaste tekens

1. Rechterszijde

Kleur:	rood
Vorm:	paal met topteken
Topteken:	rode kegel met de punt naar beneden
Licht:	(indien aanwezig) rood periodelicht



(fig. 5)

2. Linkerszijde

Kleur:	groen
Vorm:	paal met topteken
Topteken:	groene kegel met de punt naar boven
Licht:	(indien aanwezig) groen periodelicht



(fig. 6)

3. Splitsing

Kleur:	rood-groen
Vorm:	paal met topteken
Topteken:	rode kegel met de punt naar beneden boven een groene kegel met de punt boven
Licht:	(indien aanwezig) wit flikker- of isofase- licht



(fig. 7)

4. Aftakkingen, uitmondingen en haveningangen

In de nabijheid van aftakkingen, uitmondingen en haveningangen kunnen de oeeververdedigingen aan beide zijden gemarkeerd worden tot aan het splitsingspunt door de vaste tekens bedoeld in 1 en 2 (figuren 5 en 6). Een schip dat een haven binnen vaart wordt beschouwd als een opvarend schip.

B. Drijvende tekens

1. Rechterzijde



Kleur: rode en witte horizontale banen
Vorm: sparboei (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken
Topteken: rode cylinder
Licht: (indien aanwezig) rood periodelicht (in het algemeen voorzien van een radar-reflector)

(fig. 8)

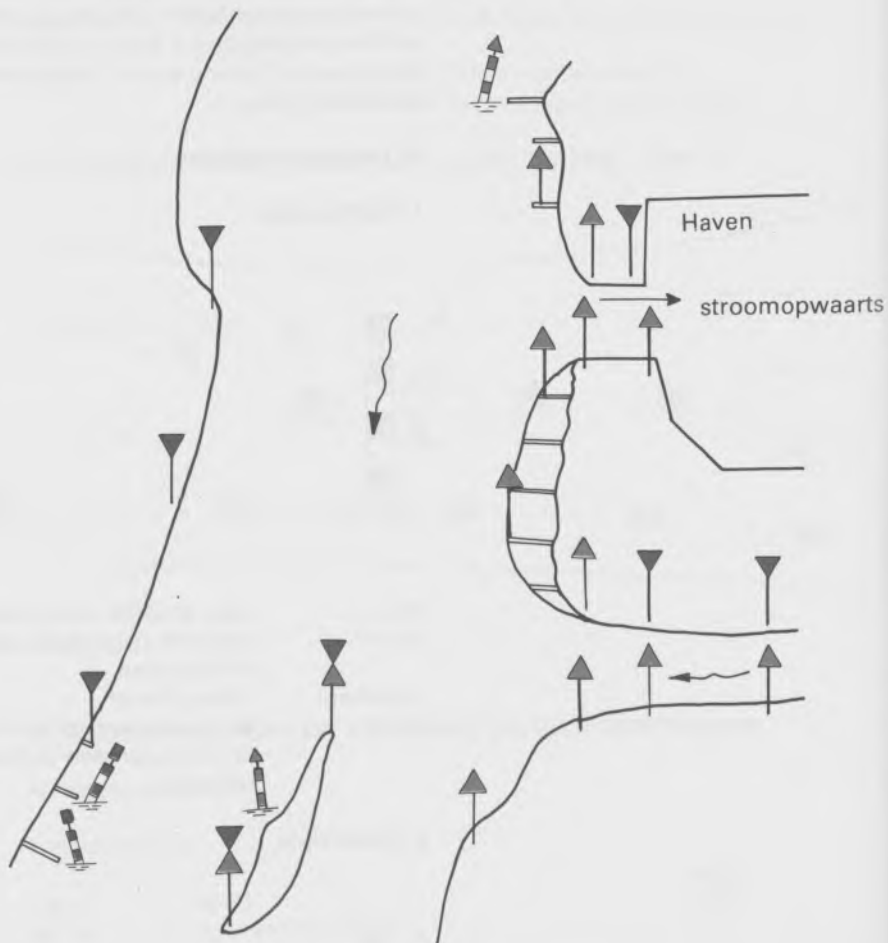
2. Linkerzijde



Kleur: groene en witte horizontale banen
Vorm: sparboei (eveneens een lichtboei), drijf- of kopbaken
Topteken: groene kegel met de punt naar boven
Licht: (indien aanwezig) groen periodelicht (in het algemeen voorzien van een radar-reflector)

(fig. 9)

C. Voorbeeld van de toepassing van de figuren 5 t/m 9 voor een vaarweg met uitmonding en haveningang



(fig. 10)

IV. ANDERE MOGELIJKHEDEN OM GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS IN DE VAARWEG TE MARKEREN

1. Voorbijvaren aan de vrije zijde toegestaan zonder snelheidsvermindering

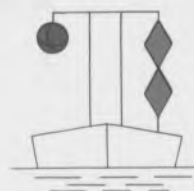
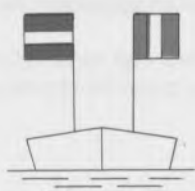
des nachts	des daags
niet vrije zijde	niet vrije zijde
 een rood licht	 Verbodsteken A.1 of  een rode bol

vrije zijde	vrije zijde
 twee groene lichten boven elkaar	 Aanwijzingsteken E.1 of  twee groene ruiten boven elkaar

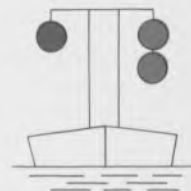
(fig. 11)

Bijvoorbeeld:

des nachts



des daags



(fig. 12)

2. Voorbijvaren aan de vrije zijde toegestaan met verminderde snelheid (vermijden van hinderlijke waterbeweging)

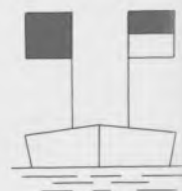
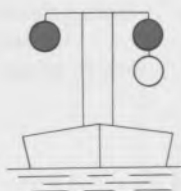
des nachts	des daags
niet vrije zijde	niet vrije zijde
 een rood licht	 een rode vlag of een rood bord
vrije zijde	vrije zijde
 een rood licht boven een wit licht	 een rode vlag of een rood bord boven een witte vlag of een wit bord

(fig. 13)

Bijvoorbeeld:

des nachts

des daags



(fig. 14)

V. AANVULLENDE MARKERING VOOR HET VAREN OP RADAR

A. Markering van brugpijlers (indien nodig)

1. Gele drijvers met radarreflector (boven- en benedenstrooms van de pijler).



(fig. 15)

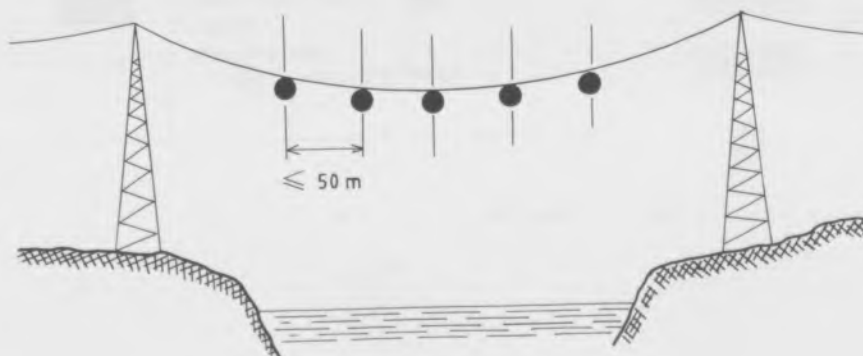
2. Uithouders met radarreflector (boven- en benedenstrooms van de pijler).



(fig. 16)

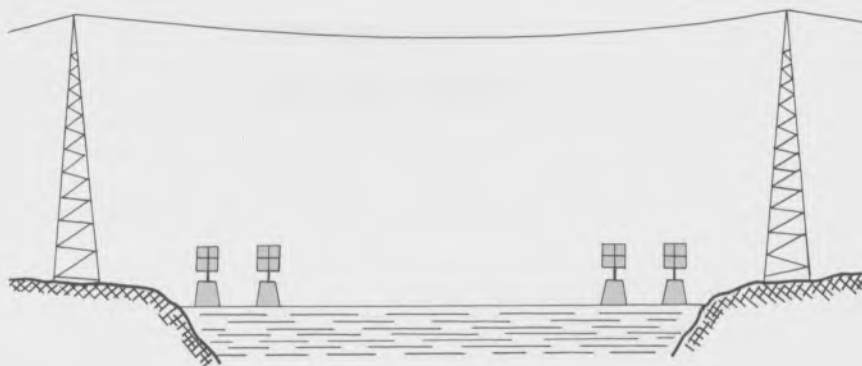
B. Markering van bovengrondse lijnen (indien nodig)

1. Radarreflectoren bevestigd aan de bovengrondse lijn (geeft op het radarbeeld een aantal punten waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).



(fig. 17)

2. Radarreflectoren geplaatst op gele drijvers die paarsgewijs dicht bij elkaar bij elke oever liggen (ieder paar drijvers geeft op het radarbeeld 2 punten naast elkaar waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).



(fig. 18)

(Artikel 15.05)

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USÉES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

No. d'ordre:
Laufende Nr.:
Volgnummer:

.....
Typ/Art/Aard Nom du bateau/Name des Schiffes/Naam
van het schip

Numéro officiel:
Amtliche Schiffsnummer:
Officieel scheepsnummer:

Lieu de délivrance:
Ort der Ausstellung:
Plaats van afgifte:

Date de délivrance:
Datum der Ausstellung:
Datum van afgifte:

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boek afgeeft

.....

Établissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées établi sur la page 1 sous le numéro d'ordre 1 n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de visite. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants numérotés dans l'ordre seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit porter la mention indélébile «non valable» et est rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird nur von der Behörde ausgestellt, die dem Schiff das Schiffsattest erteilt hat. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer örtlich zuständigen Behörde mit der Folgenummer numeriert und ausgegeben, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar «ungültig» gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben. Es ist während 6 Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt slechts afgegeven door de autoriteit die het Certificaat van Onderzoek heeft afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een plaatselijk bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt, nadat het op onuitwisbare wijze als «ongeldig» is gemerkt, aan de schipper teruggegeven. Het dient gedurende 6 maanden na de laatste vermelding van een afgifte aan boord te worden bewaard.

1. Déchets acceptés survenant lors de l'exploitation du bateau:

Akzeptierte Schiffsbetriebsabfälle:

Ingenomen scheepsbedrijfsafval:

- 1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie |
- 1.2 Eau de fond de cale/Bilgenwasser/Bilgewater de/aus/van: |
 Salle de machine arrière/Maschinenraum hinten/ |
 machinekamer achter |
 Salle de machine avant/Maschinenraum vorne/ |
 machinekamer voor |
 Autres/Andere/overige |
- 1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/ Andere öl-oder fetthaltige Abfälle/Overig oliehoudend afval p.e./z.B./bv.: kg
 Chiffons usés/Altappen/gebruikte poetslappen kg
 Graisses usées/Altfett/gebruikt vet kg
 Filtres usés/Altfilter/gebruikte filters
 pièces/Stck/stk |
- 1.4 Autres déchets/anderweitige Abfälle/overig afval p.e./z.B./bv.:²
 Récipients/Gebinde/verpakkingen
 unité/Anzahl/aantal
 Diluants usagés/gebrauchte Lösungsmittel/
 gebruikte oplosmiddelen^{1, 2}
 Autres/Andere/overige |

2. Notes/Bemerkungen/opmerkingen

- 2.1 Produits refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/niet geaccepteerde produkten

- 2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/andere opmerkingen:

Lieu	Date
Ort	Datum
Plaats	Datum

Cachet et signature de la station de réception
 Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
 Handtekening en stempel van de ontvangstinrichting

¹ Quantités estimées/Mengen geschätzt/Hoeveelheden geschat

² Toutes les stations de réception ne sont pas obligées ou autorisées de recevoir ces déchets/Nicht alle Annahmestellen sind verpflichtet oder berechtigt, diese Abfälle abzunehmen/Niet alle ontvangstinrichtingen zijn verplicht of gerechtigd dit afval in te nemen.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

Bij zijn resolutie van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een geheel herzien Reglement van politie voor de Rijnvaart, Rijnvaartpolitiereglement 1995, vastgesteld.

Dit nieuwe Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR 1995) wordt hiermede de opvolger van het Rijnvaartpolitiereglement 1983 (RPR 1983), dat op 1 oktober 1983 in werking was getreden. Na de laatstgenoemde versie en het Rijnvaartpolitiereglement 1970 is het RPR 1995 het derde reglement dat is gebaseerd op de desbetreffende aanbevelingen in het kader van de Economische Commissie voor Europa (ECE) der Verenigde Naties te Genève, getiteld «Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)».

Van dit Europese CEVNI heeft, naar aanleiding van de ECE resolutie nr. 24 van 15 november 1985, in 1986 een herziene versie het licht gezien (ECE document TRANS/SC3/115). De voortschrijdende ontwikkelingen in de Europese binnenvaart hebben voorts aanleiding gegeven tot twee wijzigingsresoluties van de ECE, resp. nr. 26 van 2 november 1988 en nr. 27 van 14 november 1990 (ECE documenten TRANS/SC3/115/Add. 1 en TRANS/SC3/115/Add. 2).

Terwijl voor de Nederlandse binnenwateren buiten de Rijn het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) steeds met de laatste stand van het CEVNI in overeenstemming is gebracht via verschillende wijzigingsbesluiten, heeft wat de internationale binnenvaart betreft de Donaucommissie reeds in 1991 het Donaureglement (Dispositions Fondamentales relatives à la Navigation sur le Danube) geheel herzien.

Voor het Reglement van politie voor de Rijnvaart, waarvan de nog geldende versie immers juist vóór het gereedkomen van het herziene CEVNI (1985) was vastgesteld, heeft de toetsing aan de laatste stand van het CEVNI tijdens de recente herzieningswerkzaamheden plaats gevonden. Hierbij is op een aantal punten echter weer op een verdere ontwikkeling van het CEVNI vooruitgelopen. Voor dergelijke punten heeft wel in de voor de totstandkoming van het CEVNI verantwoordelijke werkgroep der ECE overleg plaatsgevonden, waarbij aldus met de zienswijze van Europese landen die niet tot de Rijnsoeverstaten of België behoren rekening kon worden gehouden. De desbetreffende onderwerpen zullen bij de in de ECE inmiddels weer verder gaande herziening van het CEVNI mede worden behandeld. Volgens de planning in ECE verband dient een nieuwe versie van het CEVNI rond 1995 gereed te zijn.

Voorts heeft bij de totstandkoming van het RPR 1995 de herziening van het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) een rol gespeeld. In het Rijnvaartpolitiereglement 1983 werd voor de verplichtingen tot het voeren van lichten en dagtekens in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen, evenals in het CEVNI, verwezen naar de bijlagen 9, 10 en 11 van het reglement zelf. Na de herziening van het ADNR bleek het veel praktischer te zijn om in de desbetreffende artikelen van het RPR direct naar de relevante randnummers van het nieuwe ADNR te verwijzen. In het RPR 1995 zijn de bijlagen 9, 10 en 11 dan ook vervallen. Het herziene ADNR is door de CCR eveneens bij resolutie van 1 december 1993 aanvaard (protocol 1993-II-25) en zal – evenals het RPR 1995 – in werking treden met ingang van 1 januari 1995.

In het RPR 1995 zijn voorts een groot aantal wijzigingen van het RPR 1983 geïncorporeerd die thans nog van kracht zijn als tijdelijke wijzigingen van dat reglement ter uitvoering van artikel 1.22, derde lid. De praktijk van de CCR had tot voor kort meegebracht dergelijke, steeds voor drie jaren geldige wijzigingen, verscheidene malen als tijdelijke wijziging te

verlengen. Bij de herzieningsarbeid zijn al deze wijzigingen getoetst en zijn ze ofwel definitief opgenomen danwel vervallen.

Vervolgens is in het nieuwe reglement uitdrukking gegeven aan een aantal nieuwe ontwikkelingen in de Rijnvaart. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het nieuwe hoofdstuk 15 «Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen». Helaas is het niet mogelijk gebleken alle beleidspunten die in het kader van het overleg in de CCR inmiddels zijn opgepakt, en die door een speciaal hiertoe ingestelde werkgroep worden behandeld, tijdig vóór de vaststelling van het nieuwe RPR af te ronden. Het betreft hierbij met name regelingen die tevens maatregelen in de Rijnsoeverstaten en België vereisen voor andere vaarwegen dan de Rijn. Dit heeft voor het RPR 1995 het gevolg gehad dat een aantal artikelen in het nieuwe hoofdstuk 15 met de daarbij behorende nieuwe bijlagen nog niet konden worden vastgesteld. In het protocol 1993-II-19 heeft de CCR echter wel de intentie tot uitdrukking gebracht om deze bepalingen zo spoedig mogelijk aan het reglement toe te voegen. De nummers van de artikelen 15.06 en 15.07 en van de bijlagen 9 en 11 zijn hiertoe zelfs gereserveerd. Voorts worden in hetzelfde protocol de Rijnsoeverstaten en België aangespoord de ontwikkeling van het beleid ten aanzien van de behandeling van afvalstoffen, zowel die uit de exploitatie van het schip als de afval uit de lading, te bespoedigen.

Een andere belangrijke nieuwe ontwikkeling betreft de uitrustingsplicht met een (dubbele) marifooninstallatie en het verplichte gebruik daarvan, onder meer voor een meldplicht in de inmiddels ontwikkelde verkeersbegeleidingsstelsels. Ook mogen de nieuwe bepalingen betreffende het voeren of sturen van een schip onder invloed van onder meer alcohol niet onvermeld blijven.

Tenslotte zijn in het reglement een aantal wijzigingen aangebracht die tot doel hebben de leesbaarheid en de overzichtelijkheid nog te verbeteren. Hiervan kan allereerst worden genoemd een nieuwe redactie van hoofdstuk 3 (lichten en dagtekens), waarbij de voorschriften voor het voeren van lichten en dagtekens voor eenzelfde soort schip of activiteit telkens in één artikel zijn samengevoegd waar deze in het oude reglement, evenals in het CEVNI, in verschillende afdelingen van het hoofdstuk waren opgenomen. Dit heeft tot een aanzienlijke bekorting van hoofdstuk 3, en de daarbij behorende bijlage 3, en tot een vergroting van de praktische gebruiksmogelijkheden van het reglement geleid. Dit geldt ook voor het nieuwe hoofdstuk 14, dat de redevoorschriften bevat die voorheen als een bijlage (12) bij het reglement waren gevoegd.

In dit verband verdient nog vermelding de uitbreiding van de werksfeer van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) tot de kleinere recreatievaart op de Rijn in Nederland (de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek) bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. Dit is geschied door toevoeging van een derde lid aan artikel 2 van het Invoeringsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De bepalingen die aldus op de Rijn in Nederland, ter aanvulling op het RPR, zijn gaan gelden houden in de definities voor de begrippen «snelle motorboot» en «zeilplank», de minimum leeftijd voor het besturen van een snelle motorboot, de algemene maximum snelheid voor snelle motorboten, de bijzondere bepalingen voor de registratie en de inrichting van snelle motorboten, de bijzondere verplichtingen van de bestuurder en de eigenaar van een snelle motorboot, het waterskiën, het beschikken over een motor waarmee een snelheid van 6 km/u kan worden bereikt en het verbod tot het varen met zeilplanken op een gedeelte van de Lek. Het RPR zelf maakt het overigens mogelijk door toepassing van de verschillende verkeerstekens met betrekking tot deze vormen van recreatievaart op bepaalde plaatsen nadere verboden, dan wel afwijkingen van de algemene voorschriften, vast te stellen. Het RPR 1995 bevat ook reeds nieuwe verkeerstekens met betrekking tot waterscooters.

Hierna worden in het kort de belangrijkste nieuwe elementen van het RPR 1995 per hoofdstuk en per bijlage samengevat.

In hoofdstuk 1 zijn allereerst de definities opnieuw geordend. Om de uniformiteit met het CEVNI ook op dat punt te bewaren werd voorheen iedere definitie onder een vaste letter vermeld. Ook in het herziene CEVNI van 1985 was de oude volgorde echter reeds verlaten en was een meer logisch opgebouwde ordening gekozen. Maar omdat het CEVNI enerzijds en het RPR anderzijds inmiddels een aantal begrippen niet gemeen hebben, is in het RPR 1995 een eigen volgorde van definities gekozen.

Voorts zijn in de artikelen 1.02 en 1.03 bepalingen toegevoegd betreffende het functioneren van de schipper en bemanningsleden, die bij de navigatie zijn betrokken, onder invloed van alcohol, medicijnen, drugs, oververmoeidheid enz. Wat de invloed van alcohol betreft is hierbij tevens een direct verbod gesteld om als schipper een schip te voeren of als bemanningslid de koers of de snelheid van het schip te bepalen bij een promillage van 0,8 of meer.

In artikel 1.10 worden ten aanzien van de verplicht aan boord mee te voeren scheepsbescheiden meer documenten dan voorheen vermeld.

Zoals hierboven reeds werd vermeld is de redactie van hoofdstuk 3 ingrijpend gewijzigd. Door de des nachts en des daags voorgeschreven signalering voor een bepaalde categorie schepen of soort activiteit steeds in één artikel samen te brengen, en de ruimte van de in de oude systematiek vervallen artikelen «op te vullen», kon dit hoofdstuk met 15 artikelen worden bekort. De overzichtelijkheid is hierdoor sterk vergroot. In verband hiermede heeft ook de bijlage 3, waarin hetgeen in hoofdstuk 3 is voorgeschreven aanschouwelijk wordt voorgesteld, een nieuwe vormgeving gekregen.

Ook reeds werd hierboven de nieuwe regeling in hoofdstuk 4 van de verplichte uitrusting met en het gebruik van marifoon vermeld.

De hoofdstukken 6 en 7 hebben wat wijzigingen op detailpunten ondergaan doch vertonen geen ingrijpende veranderingen.

In hoofdstuk 8 konden een aantal artikelen vervallen als gevolg van de algemene uitrustingsplicht met marifoon.

De hoofdstukken 9 (Bijzondere vaarregels en bijzondere regels voor het ligplaats nemen op bepaalde riviergedeelten) en 10 (Beperking van de scheepvaart bij hoogwater en laagwater) hebben vooral detailwijzigingen ondergaan.

Hoofdstuk 11 is thans getiteld «Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen». Nieuw zijn hierin de maximum afmetingen van alleenvarende schepen. Voorts is hierin een uitgebreide regeling voor zeskaks-duwstellen opgenomen die sinds 1987 als tijdelijke wijziging van kracht was. Dit is thans het geheel nieuwe artikel 11.03.

De maximale breedte van duwstellen, zoals die voornamelijk in hoofdstuk 11 wordt voorgeschreven, is bij de resolutie van de CCR van 18 mei 1994 (protocol 1994-I-19) vergroot van 11,40 m, 22,80 m en 34,20 m tot resp. 11,45 m, 22,90 m en 34,35 m.

Hoofdstuk 12 betrof in het Rijnvaartpolitierglement 1983 nog slechts de riviergedeelten waar de scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld, hetgeen thans nog alleen in het gedeelte Oberwesel-St. Goar geschiedt. In een nieuw artikel 12.01, dat reeds op tijdelijke basis functioneert, wordt thans definitief een meldplicht ingesteld voor bepaalde categorieën schepen. Dit betreft de beschikbaarheid van alle relevante gegevens in het verkeersbegeleidende systeem zoals dit in Nederland al enige tijd wordt toegepast en in Duitsland in ontwikkeling is.

Als een geheel nieuw hoofdstuk 14 zijn de redevoorschriften opgenomen die in het Rijnvaartpolitierglement 1983 in de vorm van een bijlage (12) aan het reglement waren toegevoegd. Door deze bepalingen te presenteren als hoofdstuk in Deel II (Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten) wordt de samenhang met de

algemene hoofdstukken 1 t/m 8 benadrukt. De tekst van deze redevoorschriften is verder op diverse punten inhoudelijk en redactioneel aangepast.

Hierboven is de introductie van een nieuw hoofdstuk 15 (Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen) reeds vermeld. Voorzover thans is te voorzien zal dit hoofdstuk vanaf 1995 gaan functioneren als een regeling die het huidige artikel 1.15, derde t/m zesde lid, vervangt en zal voornamelijk van belang zijn voor de behandeling en afgifte van het zg. scheepsbedrijfsafval. Zoals ook vermeld kan in een later stadium een overeenkomstige regeling voor ladingafval worden tegemoet gezien.

De bijlage 1 is aangepast in verband met de verschillende staatkundige veranderingen die zich in Oost Europa hebben voltrokken.

De aanpassing van de bijlage 3 werd reeds vermeld.

In de bijlage 7 werden vooral enkele verkeerstekens toegevoegd die de regulering van bepaalde vormen van recreatievaart vergemakkelijken.

De oude bijlagen 9, 10 en 11 zijn vervallen. Als een nieuwe bijlage 10 is opgenomen het model voor het olie-afgifteboekje dat in het voorgaande reglement de bijlage 13 was. De plaats voor een bijlage 9 is «gereserveerd» ten behoeve van een in een later stadium vast te stellen lijst van (afval)stoffen waarvan het waswater in het kader van de regeling van het nieuwe hoofdstuk 15 wel in het water mag worden geloosd. In de nog vast te stellen uitbreiding van de regeling voor ladingafval wordt tenslotte nog de instelling van een zg. ladingboek overwogen. Het model daarvoor zou dan onderwerp kunnen uitmaken van een nieuwe bijlage 11.

Een artikelsgewijze toelichting bij het RPR 1995 is als bijlage bij de onderhavige nota van toelichting gevoegd. Voor de geschiedenis van de verschillende bepalingen blijven de nota's van toelichting bij de voorgaande versies van het Reglement van politie voor de Rijnvaart (Rijnvaartpolitiereglement 1970 en Rijnvaartpolitiereglement 1983), en van de wijzigingsbesluiten daarvan, tevens relevant.

Deregulering

Het ontwerp-besluit is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en hierbij wordt een nieuw Rijnvaartpolitiereglement voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard ter vervanging van het thans geldende Rijnvaartpolitiereglement 1983. Gezien de verplichtingen van Nederland op grond van de Herziene Rijnvaartakte wordt derhalve niet anders beoogd dan uitvoering te geven aan de betreffende resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Voor de uitvoering van de voorgestelde regeling kan gebruik worden gemaakt van de reeds bestaande organen; met de opsporing van overtredingen van het nieuwe reglement zullen personen worden belast die thans reeds zijn aangewezen als opsporingsambtenaren.

Voor de uitvoering van de regeling behoeven geen bestuursinstrumenten in het leven te worden geroepen.

De uit de regeling voortvloeiende lasten voor de overheid en burger zijn beperkt.

Gezien het voorgaande en nadat het ontwerp-besluit tevens is getoetst aan de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt geconcludeerd dat het positief kan worden beoordeeld.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN HET ONTWERP-BESLUIT

Artikel 1

Ter uitvoering van de resolutie der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19), waarbij het herziene

Reglement van politie voor de Rijnvaart, het RPR 1995, werd aangenomen – zie de Algemene beschouwingen – regelt dit artikel het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van de nieuwe versie van dat reglement. De formulering is gelijk aan die, welke alhier gebruikelijk is voor van het kracht doen zijn van resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Het artikel bevat tevens de citeertitel van het vernieuwde reglement.

Artikel 2

Evenals in het RPR 1983 vermelden de artikelen 7.02, 7.03 en 7.04 – van elk artikel steeds het eerste lid onder a – van het RPR 1995, dat op gedeelten van de vaarweg, waarop het reglement van toepassing is, onderscheidenlijk het ligplaatsnemen, het ankeren en het meren in zijn algemeenheid kan worden verboden. Het onderhavige artikel van het ontwerp-besluit regelt het bepalen van deze gedeelten.

Artikel 3

In de reglementen, die door de CCR worden aangenomen, worden veelal, ter nadere uitvoering van bepaalde artikelen daarvan, bevoegdheden toegekend aan de nationale autoriteiten van de Rijnsoeverstaten. Wie deze autoriteiten zijn, wordt door elk der Rijnsoeverstaten bepaald bij de nationale regeling, waarbij het reglement in die staat wordt ingevoerd.

Het onderhavige artikel 3 van het ontwerp-besluit regelt het bepalen van de in het RPR 1995 bedoelde bevoegde autoriteit(en).

Artikel 4

De CCR heeft bij zijn resolutie van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19) voor de toepassing van het RPR 1995 een tweetal overgangsbepalingen vastgesteld.

De eerste overgangsbepaling betreft de toepassing van het nieuwe artikel 3.02, tweede lid, van het RPR 1995 krachtens welke bepaling een schip slechts navigatielantaarns mag gebruiken, «a. waarvan de lantaarnhuizen, de uitrusting en de lichtbronnen het keurmerk dragen, voorgescreven in de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, en, b. waarvan de lichten voor wat betreft hun horizontale uitstraling, kleur en sterkte in overeenstemming zijn met dit reglement.» De genoemde voorschriften zijn voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990 (Stb. 1990, 611). De CCR heeft thans ten aanzien van de geciteerde bepaling bepaald, dat deze voor schepen die niet tot een der oeverstaten of België behoren alsmede voor kleine schepen (zie artikel 1.01, onder m, RPR 1995) eerst met ingang van 1 januari 1996 zal worden toegepast.

De tweede overgangsbepaling betreft de nieuwe marifoonplicht. Zie hierover ook de toelichting bij artikel 4.05 RPR 1995. Krachtens dit artikel 4.05, derde lid, tweede volzin, en vierde lid, tweede volzin, moeten schepen zowel met twee marifooninstallaties zijn uitgerust als op de aangegeven twee kanalen tegelijkertijd uitluisteren. De overgangsbepaling beperkt de toepassing van de genoemde onderdelen van artikel 4.05 RPR 1995 tot de zg. meldplichtige schepen (zie artikel 12.01 RPR 1995) en de schepen die bij slecht zicht op radar varen. Voor de overige schepen, steeds met uitzondering van kleine schepen, bestaat vanaf 1 januari 1995 slechts een uitrustingsplicht met één marifooninstallatie. Schepen, niet behorende tot de in artikel 12.01 RPR 1995 genoemde categorieën, die reeds met twee marifooninstallaties zijn uitgerust zullen ook reeds vanaf 1 januari 1995 tegelijkertijd moeten uitluisteren op de kanalen voor het schip-schipverkeer en de nautische informatie. Met

ingang van 1 januari 1998 zal het nieuwe artikel 4.05 voor alle (grote) schepen onverkort gaan gelden.

Artikel 5

In de meergenoemde resolutie van de CCR van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19), waarbij het herziene Reglement van politie voor de Rijnvaart werd aangenomen, wordt tevens het Rijnvaartpolitiereglement 1983, dat was vastgesteld bij protocol 1982-II-29, ingetrokken. In overeenstemming daarmee bepaalt artikel 6 van het ontwerp-besluit dat het oude reglement voor de Rijn in Nederland niet langer van kracht is. Hetzelfde is bepaald voor de krachtens artikel 1.22, derde lid, van het RPR 1983 vastgestelde tijdelijke wijzigingen, die voor de Rijn in Nederland in verschillende bekendmakingen aan de Rijnscheepvaart zijn van kracht verklaard.

Artikel 6

De datum van inwerkingtreding van het RPR 1995 is in de meergenoemde resolutie van de CCR bepaald op 1 januari 1995.

Artikel 7 bepaalt derhalve, dat het onderhavige besluit met ingang van die datum in werking treedt.

Artikel 7

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

**TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN VAN HET
RIJNVAARTPOLITIËREGLEMENT 1995**

DEEL I BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE RIJN

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.01

Dit artikel bevat, evenals het RPR 1983, een aantal begripsbepalingen, die afzonderlijk worden toegelicht. Er zijn enkele definities toegevoegd, waaronder twee begripsbepalingen die in het RPR 1983 in de artikelen 6.01 en 6.32, eerste lid, waren vermeld. Voorts is de volgorde aangepast. Deze volgorde volgt, anders dan het RPR 1983, niet meer exact de indeling in onderdelen van het CEVNI. Voor het RPR 1995 is gekozen voor een, naar het inzicht van de CCR, logische opbouw van artikel 1.01. De begripsbepalingen betreffende het nieuwe hoofdstuk 15 zijn echter in dat hoofdstuk zelf geplaatst onder artikel 15.01.

Zoals reeds in de algemene beschouwingen is vermeld zijn enkele definities van het BPR van toepassing geworden op de Rijn in Nederland bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. Dit betreft de begrippen «snelle motorboot» en «zeilplank» die voorkomen in de artikelen van het BPR die bij genoemd wijzigingsbesluit eveneens op de Rijn van toepassing zijn geworden (artikel 1.01, onder x en ij, BPR). Het begrip «zeilplank» wordt overigens ook in het RPR gehanteerd en wel in de bijlage 7 (tekens A.17 en E.20).

Artikel 1.01, onder a

Het begrip «schip» heeft ten opzichte van het RPR 1983 geen wijziging ondergaan.

In de betekenis van de gegeven opsomming zijn niet begrepen drijvende inrichtingen en drijvende voorwerpen. Hierop zijn de bepalingen van het reglement omtrent schepen over het algemeen niet van toepassing. Indien dit noodzakelijk is, worden bij de bepalingen eveneens drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen vermeld.

Artikel 1.01, onder b

Dit begrip heeft geen wijziging ondergaan. Een motorschip is een schip, dat zich door middel van eigen mechanische middelen voortbeweegt. Een schip, dat voorzien is van dergelijke middelen, maar zich niet door middel daarvan voortbeweegt – bijvoorbeeld omdat het wordt gesleept of geduwd dan wel omdat het stilligt – is in de zin van het reglement geen motorschip.

Ook schepen, die een eigen motor slechts kunnen gebruiken voor het zich verplaatsen over een korte afstand, zoals in havens of op laad- en losplaatsen, dan wel ter verbetering van hun bestuurbaarheid, wanneer zij worden gesleept, zijn geen motorschepen. Als zodanig worden genoemd sleepschepen en duwbakken met een kop- of zijschroefinstallatie.

Artikel 1.01, onder c

Het samenvattende begrip «samenstel» is nieuw in het RPR. Het is ontleend aan het CEVNI en komt ook reeds voor in het BPR. Het doel van

deze definitie is redactioneel. Het komt de leesbaarheid van het reglement ten goede wanneer niet steeds de drie verschillende soorten samenstellen (sleep, duwstel en gekoppeld samenstel) behoeven te worden vermeld in de bepalingen die op alle soorten samenstellen van toepassing zijn.

Artikel 1.01, onder d

Het begrip «sleep» was in het RPR 1983 nog opgenomen als onderdeel c. Het begrip heeft overigens geen wijziging ondergaan.

Artikel 1.01, onder e, f en g

De begrippen «duwstel», «duwbak» en «zeeschipbak» waren in het RPR 1983 opgenomen tezamen opgenomen in onderdeel d. Thans worden zij in afzonderlijke onderdelen vermeld.

Het begrip «duwstel» heeft enkele wijzigingen ondergaan. Allereerst wordt er in de definitie van uitgegaan dat voor de voortbeweging van het samenstel behalve één ook twee duwboden kunnen zijn ingezet. Deze wijziging was in het RPR 1983 al geïntroduceerd als een tijdelijke wijziging met ingang van 1 april 1985 (protocol 1984-II-26). Voorts wordt thans ook een duwstel toegelaten waarvan de koppelingen niet star zijn, maar «een beheerst knikken van het duwstel mogelijk maken». Met een dergelijk koppelingssysteem kan het duwstel ook nog worden beschouwd als een hecht samenstel. Het koppelingssysteem van een dergelijk duwstel, dat slechts uit één duwboot en één geduwd schip mag bestaan, moet dan in het certificaat van onderzoek van de duwboot en de bijbehorende duwbak zijn toegelaten.

De begrippen «duwbak» en «zeeschipbak» hebben op zich geen wijziging ondergaan.

Artikel 1.01, onder h

Het begrip «gekoppeld samenstel» was in het RPR 1983 onderdeel e. Het begrip heeft geen wijziging ondergaan.

Artikel 1.01, onder i

Het begrip «drijvend werktuig» was in het RPR 1983 onderdeel f. Het heeft slechts een kleine redactionele wijziging ondergaan. Zoals uit de definitie van «schip» blijkt is een drijvend werktuig steeds een schip en zijn alle bepalingen met betrekking tot schepen tevens op drijvende werktuigen van toepassing.

Artikel 1.01, onder j

Het begrip «drijvende inrichting» was in het RPR 1983 onderdeel g. Het heeft geen wijziging ondergaan.

Artikel 1.01, onder k

Het begrip «drijvend voorwerp» was in het RPR 1983 eveneens als onderdeel k opgenomen. Het heeft geen wijziging ondergaan.

Artikel 1.01, onder l

Het begrip «veerpont» was in het RPR 1983 onderdeel h. Het heeft geen wijziging ondergaan. Van belang is dat de definitie duidelijk maakt dat een veerpont door de bevoegde autoriteit moet zijn aangewezen. Alleen op een aldus aangewezen veerpont zijn de bepalingen met betrekking tot veerponten van toepassing.

Artikel 1.01, onder m

Het begrip «klein schip» was in het RPR 1983 onderdeel i. Het begrip heeft in zoverre een wijziging ondergaan dat thans ook duwbakken hiervan zijn uitgezonderd. Dit betreft voornamelijk zeeschipbakken waarbij er zijn die minder dan 20 m lang zijn.

In het RPR 1983 was het criterium voor het voor wat betreft de verkeersordening voornaamste onderscheid tussen kleine en «grote» schepen gesteld op 20 m lengte. Het was ontleend aan het CEVNI. De voornaamste nationale reglementen, waaronder het BPR, hanteren hetzelfde criterium. De bezwaren die met name de Donaulanden aanvankelijk nog tegen de 20 m grens hadden (in het Donaureglement werd nog een 15 m-grens gehanteerd) zijn inmiddels vervallen, zodat van een algemeen geaccepteerd Europees beginsel kan worden gesproken.

Artikel 1.01, onder n

Dit begrip was in het RPR 1983 opgenomen als onderdeel u. Het is in 1985 ook in het CEVNI opgenomen. In navolging hiervan wordt in de redactie van de eerste zin van de definitie thans door de woorden «een schip dat uitsluitend onder zeil vaart» duidelijker gemaakt, dat het voeren van zeil essentieel is en op zich niet het feit of het schip hierdoor daadwerkelijk wordt voortbewogen. Voorts wordt door het gebruik van de woorden «zijn mechanische middelen tot voortbeweging» in de tweede zin voorkomen dat het gebruik van een andere motor aan boord (bijv. een dekwas pomp) tot verwarring zou kunnen leiden.

De definitie is van belang voor de vaarregels, in het bijzonder voor die tussen kleine schepen onderling, waarbij aan het zeilschip voorrang wordt toegekend. Een noodzakelijk complement van de onderhavige regel, dat een zeilend schip hetwelk zijn motor gebruikt wordt beschouwd als een motorschip, vormt de verplichting van een zodanig schip des daags een zwarte kegel te voeren (artikel 3.13, zesde lid).

Artikel 1.01, onder o en p

Deze begrippen waren in het RPR 1983 opgenomen als onderdelen l en m. De definities zijn ongewijzigd.

Artikel 1.01, onder q

Een nieuwe definitie in artikel 1.01 vormt die van het begrip «varen op radar», waarvan een begripsomschrijving voorheen in artikel 6.32, eerste lid, was vermeld. Het gebruik maken van radar ongeacht de mate van zicht is geregeld in artikel 4.06. Het varen «op radar» wordt nog steeds geregeld in artikel 6.32.

Artikel 1.01, onder r en s

Deze begripsbepalingen waren voorheen onder n en o te vinden. Zij zijn uiteraard ongewijzigd.

Artikel 1.01, onder t en u

De begripsbepalingen inzake de kleur en de sterkte van de in het reglement voorgeschreven lichten waren in de oude CEVNI-indeling de onderdelen p en q. De ongewijzigde definities verwijzen naar de «Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart». Deze zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart laatstelijk bij resolutie

van 30 mei 1990 (protocol 1990-I-16) vastgesteld en bij besluit van 6 december 1990 (Stb. 611) voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard.

Artikel 1.01, onder v

Deze eveneens ongewijzigde definitie was voorheen onderdeel r.

Artikel 1.01, onder w en x

Ook de omschrijvingen van de verschillende stoten, waaruit de meeste geluidsseinen bestaan, zijn ongewijzigd. Voorheen waren zij opgenomen als de onderdelen s en t.

Artikel 1.01, onder y en z

Terwijl in het RPR 1983 wel reeds de begrippen «linker- en rechteroever» waren gedefinieerd (onderdeel w), is thans na deze ongewijzigde begripsomschrijving onder y ook het begrip «stroomopwaarts» als onderdeel z opgenomen. Deze laatste begripsbepaling was voorheen in artikel 6.01, en alleen voor de toepassing van hoofdstuk 6, opgenomen. Evenals «linker- en rechteroever» komt dit begrip echter met name ook verschillende malen voor in deel II (Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten) van het reglement.

Artikel 1.01, onder aa

Met de afkorting «ADNR», die in het oude reglement als onderdeel v was opgenomen, wordt de serie definities thans voortgezet als onderdeel aa. De benaming van dit overigens geheel herziene reglement is ongewijzigd gebleven.

Artikel 1.02

Het eerste en het derde tot en met zesde lid van dit artikel zijn gelijk aan die van het overeenkomstige artikel van het RPR 1983.

Artikel 1.02, tweede lid

Aan dit lid is een nieuwe alinea toegevoegd voor duwstellen met twee duwboten, omdat bij een dergelijk samenstel met inachtneming van de beide voorgaande alinea's niet zou kunnen worden uitgemaakt wie schipper van het samenstel is. Voor dit geval wordt bepaald dat steeds de schipper van de duwboot aan stuurboord de schipper van het samenstel is. Hierbij speelt onder meer een rol dat het immers deze duwboot is die de tekens bedoeld in artikel 6.04, derde lid, moet tonen. Vgl. ook artikel 6.03, tweede lid.

Wat de nieuwe redactie van dit lid betreft valt het nut op van de definitie van het begrip samenstel. In het vervolg van deze toelichting zal hier verder niet meer op worden gewezen.

Artikel 1.02, zevende lid

Deze nieuwe bepaling was door de CCR reeds als een tijdelijke wijziging, ter uitvoering van artikel 1.22, derde lid, vastgesteld bij resolutie van 21 mei 1992 (protocol 1992-I-24) en trad in werking met ingang van 1 oktober 1992. Bij protocol 1989-II-40 had de CCR geconstateerd dat in het belang van de veiligheid van de Rijnvaart zou dienen te worden voorkomen dat een schip wordt gevoerd of gestuurd door een persoon die onder de invloed van alcohol dan wel een andere bedwelmende stof verkeert. Het Comité voor het Reglement van Politie werd daarbij de

opdracht verstrekt tot het formuleren van de nodige bepalingen. Aanleiding hiertoe was de vaststelling in Nederland van de artikelen 27 en 31, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) die in beginsel ook op de Rijn in Nederland van toepassing zouden worden. Naar aanleiding van overleg in de CCR is besloten met de inwerking-treding van deze bepalingen te wachten totdat meer zekerheid zou zijn verkregen over de regeling die, ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte, voor dit onderwerp zou worden vastgesteld. De genoemde artikelen van de Scheepvaartverkeerswet zijn vervolgens eveneens met ingang van 1 oktober 1992 in werking getreden (KB van 14 september 1992; Stb. 501).

In de huidige tekst worden als bewelmende stoffen medicijnen en drugs met zoveel woorden genoemd. Voorts wordt als een de bekwaamheid beïnvloedende factor oververmoeidheid genoemd. Door de algemene formulering «dan wel door enige andere oorzaak» zijn onder de werking van deze bepaling tevens andere oorzaken die de bekwaamheid kunnen verminderen te begrijpen, bijv. ziekte.

De bepaling is verdeeld in een eerste alinea die het algemene beginsel aanduidt en een tweede alinea die een exact omschreven overtreding van het reglement aangeeft in geval van invloed van alcohol. Hierbij is voor de Rijn het promillage van 0,8 als grenswaarde gekozen.

Artikel 1.03

Het eerste tot en met derde lid van dit artikel zijn gelijk aan die van het overeenkomstige artikel van het RPR 1983.

Artikel 1.03, vierde lid

Zie de toelichting bij artikel 1.02, zevende lid.

Niet alleen ten aanzien van het voeren van het schip door de schipper heeft de CCR gemeend dat dit onder invloed van alcohol e.d. verboden dient te zijn, dezelfde normen zijn in de onderhavige bepaling gesteld ten aanzien van de roerganger. Het verbod is echter niet opgenomen in artikel 1.09, dat over het feitelijke sturen handelt, maar bij de verplichtingen van de bemanning in het algemeen. Het kan aldus een wijdere strekking hebben dan alleen bij het bedienen van het roer. Het verbod betreft ieder lid van de dienstdoende bemanning (in de zin van hoofdstuk 14 van het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn) dat betrokken kan zijn bij het bepalen van de koers en de snelheid van het schip. Behalve het sturen kan zo ook aan de observatie van de radar of aan het bedienen van de marifoon worden gedacht. Voorts geldt het verbod ook voor personen die niet tot de bemanning gerekend kunnen worden.

In protocol 1992-I-24 had de CCR tevens de opdracht gegeven aan het Comité du Règlement de Police om in het kader van de regeling van het onderhavige onderwerp mede te bezien of er aanleiding was om het verbod uit te breiden tot leden van de bemanning die niet direct bij de navigatie betrokken zijn. Dit is echter in de thans vastgestelde regeling niet geschied, zodat de noodzaak hiertoe kennelijk niet is gebleken. De formulering van de verbodsbepaling en de promillage-grens voor wat betreft de invloed van alcohol zijn gelijk aan die van artikel 1.02, zevende lid.

Artikel 1.04

De onderhavige bepaling vormt, evenals in de voorgaande versies van het RPR en in het BPR, de grondregel voor het gedrag in het verkeer. De ruime begrippen «algemene plicht tot waakzaamheid» en «goede zeemanschap» dekken een grote verscheidenheid van situaties, die zich in

het verkeer kunnen voordoen. Het zou niet uitvoerbaar zijn dan wel zou het tot verstarring leiden voor al deze situaties voorschriften bij het reglement te geven. Het artikel vindt toepassing, niet alleen wanneer een bepaalde situatie niet uitdrukkelijk bij een voorschrift van het reglement is geregeld, maar het voorziet er tevens in, hoe de onderscheidene voorschriften van het reglement in een bepaalde situatie behoren te worden uitgevoerd; op laatstvermeld aspect duidt het woord «ook».

Ten opzichte van het RPR 1983 heeft de betekenis van deze bepaling op tweeërlei punten uitbreiding ondergaan.

In de opsomming van de belangen, waartoe de verplichting tot het inachtnemen van goede zeemanschap in het RPR werd beperkt, is allereerst toegevoegd het voorkomen van een in ernstige mate beïnvloeden van het milieu.

Van principiële betekenis in de aanhef van het artikel is echter de toevoeging van de woorden «met name». Hiermede wordt het limitatieve karakter van de opsomming van belangen in de onderdelen a tot en met d verlaten, en geldt deze opsomming eerder als het aangeven van de voornaamste voorbeelden voor toepassing van deze algemene regel.

De betekenis van artikel 1.04 heeft aldus de nodige nadruk gekregen. De CCR vestigt aldus tevens de aandacht op de handhaving van het RPR. Hoewel in het RPR 1995 het aantal specifieke voorschriften is toegenomen (te denken is bijv. aan de hoofdstukken 9, 11, 12, 14 en 15) wordt door de bewuste aanpassing van artikel 1.04 duidelijk gemaakt dat voor de handhaving van het reglement nog steeds een hoofdrol aan de algemene plicht tot waakzaamheid is toegedacht.

Artikel 1.05

Geeft artikel 1.04 een algemene regel ter aanvulling van de bijzondere voorschriften van het reglement, in samenhang hiermede bevat artikel 1.05 een algemene bepaling betreffende afwijking van de bijzondere reglementsvoorschriften.

Duidelijk wordt gesteld, wanneer de bepaling van toepassing is en waartoe zij verplicht. Toepassing kan alleen plaats hebben, ingeval van dreigend gevaar. Hiermede is de werking der bepaling beperkt tot uitzonderingsgevallen; anders immers zou zij een ondermijning van de verkeersveiligheid vormen.

Deze bepaling is ten opzichte van het RPR 1983 ongewijzigd gebleven.

Artikel 1.06

Naast het onderhavige artikel, dat van algemene aard is, worden met name in het reglement bijzondere bepalingen gesteld omtrent de hoogst toegelaten afmetingen van schepen en samenstellen op bepaalde riviervakken (hoofdstuk 11). Voorts is er onder meer een relatie tot de artikelen van hoofdstuk 10.

De formulering van deze bepaling is gelijk aan die van het RPR 1983.

Artikel 1.07

Het eerste, derde en vijfde lid van dit artikel zijn gelijk aan het eerste tot en met derde lid van artikel 1.07 RPR 1983.

Toegevoegd is allereerst een nieuw tweede lid, inhoudende dat door de lading het directe of indirecte uitzicht vanuit de stuurhut niet meer mag worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg van het schip of het samenstel. Deze norm was door de CCR reeds vastgesteld in de vorm van een tijdelijke wijziging van het RPR 1983 bij protocol 1986-II-26. Deze norm is inmiddels ook in het BPR (Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaart-politiereglement) en in het CEVNI (ECE doc. TRANS/SC3/115/Add. 1) opgenomen.

Het nieuwe vierde lid vereist een verplichte controle van de stabiliteit van containers voor bepaalde schepen. Deze bepaling was reeds als tijdelijke wijziging toegevoegd bij protocol 1986-I-25. Bij vervoer van containers dient ten behoeve van het aantonen van de stabiliteit een aantal bescheiden aan boord aanwezig te zijn. Het betreft hier de door de Commissie van Deskundigen, ingevolge artikel 3.01, tweede lid, en de bijlage H van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, gekeurde stabiliteitsgegevens, het in principe vóór elke reis te maken stuwplan alsmede het resultaat van de stabiliteitsberekening. De eerste is een vast gegeven, terwijl de andere twee in principe voor aanvang van elke reis dienen te worden gemaakt, tenzij het een voorgaande vergelijkbare beladingstoestand dan wel een standaard beladingstoestand betreft. Uitgezonderd van deze verplichting zijn schepen waarvan de stabiliteit door de wijze van belading in principe niet in gevaar kan komen.

Artikel 1.08

Dit artikel heeft ten opzichte van het RPR 1983 geen wezenlijke verandering ondergaan.

De redactie van het derde lid is aangepast in verband met het nieuwe hoofdstuk 14 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn waarbij de thans van kracht zijnde bemanningsregeling werd vastgesteld (Zie het koninklijk besluit van 29 september 1988, Stb. 674). Het onderhavige lid werd in verband hiermede aangepast bij tijdelijke wijziging door protocol 1988-I-27.

Artikel 1.09

Het eerste en het tweede lid van dit artikel zijn ongewijzigd.

Het derde lid was reeds aangepast via een tijdelijke wijziging bij protocol 1986-II-27. De laatste zinsnede van het oude derde lid werd daarbij als vierde lid opgenomen.

Deze bepalingen betreffende het vrije uitzicht vanuit de stuurhut. Dit moet naar alle zijden voldoende vrij zijn, dus ook naar achter, opdat kan worden waargenomen, of het schip door een ander schip wordt opgelopen. Met het begrip «naar alle zijden vrij» wordt niet bedoeld 360°. Een opstand, uitlaat e.d. kunnen op een bepaald moment een blinde hoek vormen; echter door een stap opzij te doen wordt dit verholpen. Wanneer het schip dusdanig ligt dat de boeg het zicht op een zodanig groot gedeelte van de vaarweg ontnemt, dat het schip niet meer veilig gevoerd zou kunnen worden – hetgeen zich vooral bij lege en hoog beladen schepen voordoet – kan het vrije uitzicht worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel dat een duidelijk en onvertekend beeld weergeeft. Aanvankelijk werd als zodanig alleen een systeem van spiegels toelaatbaar geacht. Een systeem met video-camera's is thans echter meer gebruikelijk. Het gebruik van uitsluitend de radarinstallatie in een dergelijk geval wordt echter niet als een optisch hulpmiddel toegelaten. Van ieder bijzonder geval zal afhangen of tevens een uitkijk dient te worden geplaatst. Een luisterpost (t.b.v. het horen van geluidsseinen) kan hetzij een uitkijk hetzij een luisterapparaat zijn.

Voor wat betreft snelle motorboten op de Rijn in Nederland dient nog te worden vermeld, dat bij het Zesde wijzigingsbeluit Binnenvaart-politiereglement artikel 1.09, vierde lid, van het BPR op de tot de conventionele Rijn behorende wateren van toepassing is geworden. Deze bepaling schrijft een minimum leeftijd van 18 jaar voor bestuurders van snelle motorboten voor.

In dit artikel is het aantal aan boord mee te voeren documenten sinds het RPR 1983 uitgebreid.

In onderdeel b wordt voor het schipperspatent thans aangegeven dat dit het schipperspatent van de schipper dient te zijn alsmede dat van bemanningsleden die geen dienstboekje hebben. Voorts wordt de aanwezigheid van het, behoorlijk bijgehouden, dienstboekje vereist dat wordt voorgeschreven in artikel 14.04 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Deze tekst was reeds met ingang van 1 oktober 1988 als tijdelijke wijziging in het RPR 1983 opgenomen (protocol 1988-I-27 als gewijzigd bij protocol 1991-I-32).

Onder c wordt thans het vaartijdenboek vermeld, voorgeschreven in artikel 14.07 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Onderdeel d vermeldt de verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek (artikel 14.07, vierde lid, Reglement onderzoek schepen op de Rijn).

De verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart (onderdeel e) wordt geregeld in artikel 2, derde lid, van de Herziene Rijnvaartakte, als gewijzigd bij het Aanvullend Protocol nr. 2 van 17 oktober 1979 (Trb. 1980, 7), voor Nederland goedgekeurd bij de wet van 1 juli 1980 (Stb. 424). De afgifte voor Nederland van de Rijnvaartverklaring wordt geregeld bij artikel 5 e.v. van de Wet vervoer binnenvaart (Stb. 1991, 711). De eis dat dit document aan boord moet zijn was in het RPR 1983 ingevoegd bij protocol 1987-I-24 als onderdeel m (oud).

Onder g wordt vermeld de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf. Deze verklaring is geregeld in de bijlage I, onderdeel B, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Deze eis was reeds ingevoegd bij tijdelijke wijziging van het RPR 1983 (protocollen 1989-II-36 en 1989-III-39) als onderdeel n.

De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer (onderdeel i) wordt voorgeschreven bij artikel 9 van de Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart, die voor de Rijn in Nederland zijn van kracht verklaard bij artikel 3, eerste lid, van het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989 (Stb. 557). Deze verplichting was als onderdeel o ingevoegd bij tijdelijke wijziging (protocol 1988-II-37).

Ten aanzien van het gebruik van de marifooninstallatie vermeldde artikel 1.10, eerste lid onder I, RPR 1983 «de zendvergunning voor de marifooninstallatie». Thans vermeldt onderdeel k het bedieningscertificaat voor de marifooninstallatie en onderdeel l de zendmachtiging voor de marifooninstallatie, dan wel een keuringsbewijs. Met dit laatste wordt bedoeld een keuringsbewijs volgens de Bijlage 1.5 van de Regionale overeenkomst betreffende de marifoondienst in de Rijnvaart (München 1 oktober 1976).

Toegevoegd zijn voorts, onder q, r en s, verschillende bescheiden die in het herziene Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) zullen worden vermeld. Deze betreffen elektrische installaties (artikel 6.01, tweede lid, oud ROSR), brandblusapparaten (artikel 7.03 oud ROSR) en kranen (artikel 11.12 nieuw ROSR).

De bescheiden vereist door het ADN R werden uiteraard ook in het RPR 1983 reeds genoemd. Thans worden zij wederom vermeld (onderdeel t) met een verwijzing naar de in dit verband relevante randnummers van het herziene ADN R.

Als onderdeel u worden vermeld de bij containervervoer door de Commissie van Deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand, een en ander onder opgave van de toegepaste

berekeningsmethode. De verplichtingen in dit verband worden gevonden in artikel 1.07, derde lid, RPR 1995, alsmede in artikel 3.01, tweede lid, en de bijlage H van het ROSR.

Onder v is toegevoegd de verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt. Deze categorie schepen zal worden geïntroduceerd in het herziene ROSR. Vooruitlopend hierop regelt het nieuwe derde lid van artikel 1.10 dat deze schepen het certificaat van onderzoek, de Rijnvaartverklaring en de meetbrief niet aan boord behoeven te hebben indien een stuurhut of woning, waar deze documenten zouden kunnen worden bewaard, ontbreekt. In dergelijke gevallen moeten deze documenten bijv. in het kantoor van waaruit de werkzaamheden worden geleid voor controle beschikbaar worden gehouden. De afgifte van de betreffende verklaring zal geschieden door de bevoegde autoriteit onder wiens toezicht de werkzaamheden worden uitgevoerd. Het derde lid bevat aldus een enigszins vergelijkbare regeling als het tweede lid reeds in het RPR 1983 voor duwbakken bevatte.

Bij tijdelijke wijziging (protocol 1989-III-40) was met ingang van 1 april 1990 in het RPR 1983 als onderdeel p toegevoegd: het bewijs van betaling van de jaarlijkse bijdrage in het sloopfonds waaronder het schip ressorteert. Het aan boord hebben van dit document is in het RPR 1995 niet als een definitieve verplichting vastgesteld, maar wordt bij protocol 1993-II-19 als onderdeel w gehandhaafd als een tijdelijke wijziging van het nieuwe reglement tot 1 oktober 1997.

Het tweede lid komt overeen met het derde lid in het overeenkomstige artikel van het RPR 1983 zoals dat als tijdelijke wijziging was aangepast bij protocol 1987-I-24. Deze wijziging betrof de vermelding van de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart (thans onderdeel e) die voor duwbakken wel wordt vereist en in verband waarmee op de betreffende metalen plaat een hoofdletter R moet zijn ingeslagen.

In het vierde lid, dat overeenkomt met het tweede lid van het overeenkomstige artikel in het RPR 1983, komt duidelijker dan in die bepaling tot uitdrukking dat alle bescheiden ook feitelijk ter inzage aan de ambtenaren van de bevoegde autoriteit dienen te worden overhandigd.

Artikel 1.11

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.12

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.13

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.14

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.15

De regeling van het derde tot en met zesde lid van het overeenkomstige artikel uit het RPR 1983 wordt thans in het nieuwe hoofdstuk 15 teruggevonden. De regeling inzake het olie-afgifteboekje dat bij tijdelijke wijziging als vierde lid van artikel 1.15 was opgenomen bij protocol 1990-I-18 wordt thans in een nieuwe vorm teruggevonden in artikel 15.05.

Het huidige artikel 1.15 komt overeen met artikel 1.15, eerste en tweede lid, van het oude reglement. Het kan nu in samenhang worden gezien met

hoofdstuk 15 en kan gezien worden als een complement van dat hoofdstuk.

Artikel 1.16

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.17

Deze bepaling komt geheel overeen met die in het RPR 1983. De verwijzing in het tweede lid is, als gevolg van de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar het nieuwe artikel 3.25.

Artikel 1.18

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.19

Deze bepaling komt geheel overeen met die in het RPR 1983. In plaats van het woord «aanwijzingen» wordt thans het begrip «verkeersaanwijzingen» gehanteerd. Hiermede loopt deze bepaling in de pas met de begripsbepaling van artikel 1, eerste lid onder j, van de Scheepvaartverkeerswet. Als wijziging van alleen de Nederlandse tekst van het RPR 1983 was zulks reeds vervat in een tijdelijke wijziging bij protocol 1990-II-35.

Artikel 1.20

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 1.21

Deze bepaling heeft ten opzichte van het RPR 1983 alleen een redactionele wijziging ondergaan.

Artikel 1.22

Deze bepaling heeft ten opzichte van het RPR 1983 alleen kleine redactionele wijzigingen ondergaan.

Artikel 1.23

Deze bepaling heeft dezelfde strekking als de overeenkomstige bepaling van het RPR 1983. In de redactie is allereerst aan het woord «festiviteiten» toegevoegd: te water. Aldus wordt benadrukt dat het niet de bedoeling is om ook evenementen aan de wal onder de werking van deze bepaling te brengen. Voorts is het woord «vergunning» vervangen door: toestemming. Veel evenementen te water zijn van kleine omvang of niet van al te grote betekenis voor het doorgaande scheepvaartverkeer. Er is dan ook aanleiding om de procedure in het kader van deze bepaling eenvoudig te houden.

Artikel 1.24

De redactie van deze bepaling is in zoverre aangepast dat de toepasselijkheid wordt gericht op «wateroppervlakten». Aldus wordt verduidelijkt dat het niet de bedoeling is het reglement van toepassing te doen zijn op haventerreinen en kades behorende tot de genoemde havens en laad- en losplaatsen. Voor het overige is het artikel ongewijzigd.

HOOFDSTUK 2. KENTEKENS EN DIEPGANGSSCHALEN VAN SCHEPEN; METING

Artikel 2.01

In het eerste lid, onder a, zijn enkele redactionele wijzigingen aangebracht. Voor het overige is het artikel gelijk aan dat in het RPR 1983.

Artikel 2.02

Ook dit artikel is vrijwel gelijk aan dat in het RPR 1983. In het tweede lid, onder b, zijn de woorden «een in het oog vallende plaats» vervangen door: een goed waarneembare plaats. Deze formulering maakt het mogelijk de naam en de woonplaats niet ál te opvallend aan te brengen, en is aldus in het belang van het voorkomen van misdrijven op het huisadres van de eigenaar.

Met het officiële kenteken wordt beoogd kleine schepen, in het bijzonder sportboten, aanstonds te kunnen identificeren, zodat de eigenaar kan worden opgespoord. Het optische kenteken is doorgaans een registratieteken in het bijzonder in de Rijnsoeverstaten, waar – zoals in Zwitserland – kleine schepen worden geregistreerd.

In het tweede lid wordt een mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling gegeven. De voorwaarden waaronder deze vrijstelling worden verleend zijn in het reglement opgenomen. Naast de naam van het schip mag in plaats daarvan een kenspreuk of de naam der instelling, waaraan het schip toebehoort, worden gebezigd. Bovendien wordt het aanbrengen van de naam en het domicilie van de eigenaar voorgeschreven.

Voor Nederlandse kleine schepen is de in de onderhavige bepaling bedoelde vrijstelling in zijn algemeenheid verleend bij de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 6/1984 (Stcrt. 199) van de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Bovenrivieren. Deze regeling zal ter uitvoering van het RPR 1995 worden vervangen door een ministeriële regeling.

Deze vrijstelling laat de registratieplicht voor snelle motorboten onverlet. Deze is geregeld in artikel 8.01 van het Binnenvaart-politiereglement, dat ingevolge artikel 2, derde lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement ook van toepassing is op de conventionele Rijn in Nederland. (Zie artikel I, onder A, van het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.)

Artikel 2.03

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Artikel 2.04

Deze bepaling komt overeen met die in het RPR 1983. In de redactie wordt thans de juiste citeertitel van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn vermeld.

Artikel 2.05

Deze bepaling is gelijk aan die in het RPR 1983.

Zoals reeds in de algemene beschouwingen is vermeld heeft dit hoofdstuk een nieuwe vormgeving gekregen. Na de algemene artikelen 3.01 t/m 3.07 was het overeenkomstige hoofdstuk in het RPR 1983 verdeeld in een onderdeel II «Lichten», met titels A «Lichten tijdens het varen» en B «Lichten tijdens het stilliggen», en een onderdeel III «Dagtekens», dat ook weer in titels A en B voor het varen en stilliggen verder onderverdeeld was. Dit was een onoverzichtelijke en onnodig lange opzet, nu lichten en dagtekens voor dezelfde categorieën of activiteiten in verschillende artikelen geregeld waren. Voorts waren verschillende nummers in de oorspronkelijke uniforme CEVNI-indeling inmiddels vervallen of niet overgenomen. Een nieuwe opzet met vermelding van de lichten en dagtekens zoveel mogelijk steeds in één artikel met een nieuwe nummering lag dan ook voor de hand. De uniforme indeling van het CEVNI is echter niet verlaten voordat in het kader van het overleg in de ECE was overeengekomen een zelfde aanpassing van het CEVNI op korte termijn te realiseren.

Ook de redactie van de individuele bepalingen is in veel gevallen herzien en vereenvoudigd.

Artikel 3.01

In het RPR 1983 waren de begrippen «toplicht», «boordlichten» en «heklucht» in feite wel omschreven in artikel 3.08, maar in de redactie van de verdere artikelen werd niet consequent uitgegaan van eenduidige definities hetgeen de leesbaarheid van deze bepalingen niet ten goede kwam. Het begrip «rondom schijnend licht» werd weliswaar gebruikt (o.a. in artikel 3.09, derde lid) doch niet gedefinieerd. In het nieuwe artikel 3.01 zijn thans de definities overgenomen die ook voorkomen in het RPR en in het CEVNI.

In het eerste lid worden aldus definities gegeven voor de nautisch-technische begrippen «toplicht», «boordlichten», «heklucht» en «rondom schijnend licht». Een toplicht kan volgens het reglement derhalve alleen een sectorlicht zijn. Wanneer een over een boog van de horizon van 360° schijnend licht in de mast is bedoeld, wordt de terminologie «rondom schijnend licht» en niet het woord toplicht gebruikt. Het oude reglement was hierin niet consequent. In de definities is de voorkeur gegeven aan de terminologie «een licht dat schijnt over een boog van de horizon» boven «zichtbaar». Deze term duidt op de hoedanigheid van het licht zelf onverschillig hoe het licht vanwege zijn opstelling kan worden waargenomen.

Het tweede, derde en vierde lid zijn gelijk aan die in het RPR 1983. De bijlage 3, waarnaar het vierde lid verwijst, is echter aangepast aan de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3.

Artikel 3.02

Het eerste lid van dit artikel is gelijk aan artikel 3.02 van het RPR 1983.

Nadat aan het artikel reeds bij protocol 1990-I-17 tijdelijk een tweede, derde en vierde lid waren toegevoegd, is de regeling in de definitieve bepaling thans in drie leden vevat.

Het tweede lid stelt vast dat slechts navigatielantaarns mogen worden gebruikt waarvan het type overeenkomstig de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart (Besluit type goedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990) is toegelaten en welke lantaarns van het voorgeschreven keurmerk zijn voorzien. In het RPR 1983 werd slechts naar deze voorschriften verwezen in de begripsomschrijvingen van de verschillende soorten lichten (artikel 1.01, onder p en q, RPR 1983). Aldus

was wel het voeren van lichten in overeenstemming met deze voorschriften voorgeschreven, maar bij de handhaving konden afwijkingen niet worden aangetoond aangezien in het reglement het gebruik van lantaarns voorzien van het keurmerk niet was verplicht gesteld. Deze verplichting geldt met ingang van 1 januari 1996 tevens voor zeeschepen en voor kleine schepen.

Het derde lid maakt een uitzondering voor stilliggende schepen zonder motor. Aan boord hiervan kan immers geen aggregaat worden aangedreven wat in een constante elektrische spanning zou kunnen voorzien. Vooral in het geval van onbemande schepen (duwbakken) blijkt het blijven functioneren van elektrische lantaarns die afhankelijk zijn van batterijen of een accu in de praktijk niet te kunnen worden gegarandeerd. Veel van dergelijke schepen op de Rijn zijn afhankelijk van olielampen voor het voldoen aan de verplichting tot het voeren van stilliglichten. Op grond van de genoemde voorschriften zouden dergelijke lampen echter niet zijn toegelaten. Het reglement stelt thans de schipper, of de wachtsman bedoeld in artikel 7.08, verantwoordelijk voor het voldoen aan de in dit lid gestelde zichtbaarheidseis.

Artikel 3.03

Deze bepaling komt in belangrijke mate overeen met artikel 3.03 van het RPR 1983. Toegevoegd zijn de afmetingen voor wimpels (artikel 3.17).

Artikel 3.04

Deze bepaling komt in essentie overeen met artikel 3.04 van het RPR 1983.

Bij een tijdelijke wijziging (protocol 1984-II-27) was de aanhef van het derde lid, in overeenstemming met het CEVNI, gewijzigd als volgt: «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 ten minste als volgt zijn:...» Hierdoor was het voor kleine schepen, maar ook voor andere schepen, mogelijk om kleinere voorwerpen te gebruiken. Bij de handhaving was echter ingeval van te kleine voorwerpen de bewijslast voor de opsporingsambtenaar. Thans worden in het derde lid, evenals in het oorspronkelijke artikel in het RPR 1983, minimum maten voorgeschreven. Een nieuw vierde lid maakt het alleen voor kleine schepen mogelijk om af te wijken en om voorwerpen te gebruiken die meer in verhouding staan tot de grootte van het schip. De eis van een goede zichtbaarheid blijft uiteraard daarbij gesteld.

Artikel 3.05

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.05 van het RPR 1983. De redactie is echter verbeterd.

Artikel 3.06

Hoewel zoals hierboven vermeld in het onderhavige reglement een geheel nieuw hoofdstuk 3 werd vastgesteld is hierin de plaats van artikel 3.06 opengelaten, onder vermelding van «vervallen».

Het oude artikel 3.06 bevatte een regeling voor de toepassing van noodlichten. Aangezien in het nieuwe Reglement onderzoek schepen op de Rijn zal worden voorgeschreven dat voldoende reserve navigatie-lantaarns en reserve-onderdelen aan boord moeten zijn, heeft de CCR het niet langer noodzakelijk geacht om reglementair toe te laten dat tijdelijk lichten van een mindere sterkte worden gevoerd. De verplichting tot het voeren van lichten van de voorgeschreven sterkte blijft derhalve ook van

kracht tijdens storingen. Aldus draagt het reglement er toe bij dat dergelijke storingen zo spoedig mogelijk worden verholpen.

Bij de indeling van het nieuwe hoofdstuk zijn de hiernavolgende artikelen niet «opgeschoven» om zoveel mogelijk nieuwe artikelen onder de oude nummering te kunnen behouden.

Artikel 3.07

Dit artikel is vrijwel gelijk aan artikel 3.07 van het RPR 1983. Het verbod strekt zich thans ook uit tot wimpels.

AFDELING II. NACHT- EN DAGTEKENS

Het principieel in één artikel regelen van zowel de voor de betreffende categorie of activiteit voorgeschreven lichten en dagtekens betekent dat hoofdstuk 3 nog slechts drie afdelingen kent en met vijftien artikelen kon worden bekort.

Artikel 3.08

Deze bepaling komt materiëel overeen met artikel 3.08 van het RPR 1983, behoudens de minimum hoogte van het toplicht die van 6 m op 5 m is gebracht. Zulks was reeds bij protocol 1988-I-28 als tijdelijke wijziging ingevoerd. Aangezien voor alleenvarende motorschepen geen dagtekens zijn voorgeschreven heeft de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3 op zich voor dit artikel geen gevolgen gehad. Met name ten gevolge van de nieuwe definities in artikel 3.01, eerste lid, heeft het nieuwe artikel wel een veel leesbaarder redactie gekregen.

Artikel 3.09

Dit nieuwe artikel is ontstaan door samenvoeging van de artikelen 3.09 en 3.29 van het RPR 1983. Behalve dezelfde vermindering van de minimum hoogte van het rondom schijnende licht van gesleepte schepen van 6 m tot 5 m (protocol 1988-I-28) die ook voor de toplichten is aangebracht heeft de regeling inhoudelijk nauwelijks wijzigingen ondergaan. In het zesde lid luidt de redactie thans, in plaats van «of op kleine schepen die worden gesleept»: of op het slepen van kleine schepen. In de oude redactie zou immers een sleepboot («groot schip») die een klein schip sleept wel de tekens bedoeld in het eerste lid moeten voeren, terwijl voor dat kleine schip geen signalering is voorgeschreven. Dit was echter niet de bedoeling en evenmin in overeenstemming met de praktijk.

Artikel 3.10

Het eerste en het derde lid van dit artikel komen overeen met artikel 3.10 van het RPR 1983, behoudens de minimum hoogte van het bovenste toplicht, bedoeld in het eerste lid, onder a. i, die van 6 m op 5 m is gebracht (protocol 1988-I-28).

Het tweede lid bevat een bepaling die is ingevoegd als tijdelijke wijziging bij protocol 1984-II-26 als onderdeel b van een tijdelijk artikel 8.03bis.

Het vierde lid komt overeen met artikel 3.29, vijfde lid, van het RPR 1983.

Bij protocol 1988-II-26 was als tijdelijke wijziging van het eerste lid, onder c.i, een bijzonder heklicht toegevoegd voor zesbaks-duwstellen. Dit bestond in een extra heklicht, geplaatst bóven de drie heklichten op de duwboot, voor duwstellen met een lengte van meer dan 193 m of een breedte van meer dan 22,80 m. Na de proefperiode voor het varen met zesbaksdwstallen in Nederland is echter geconstateerd dat er geen

nautische noodzaak blijkt te bestaan om dergelijke duwstellen van bijzondere kenmerken te voorzien. Deze wijze van verlichting vervalt derhalve bij het RPR 1995.

Artikel 3.11

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.11 van het RPR 1983. Het heeft slechts redactionele aanpassingen ondergaan.

Artikel 3.12

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.12 van het RPR 1983. Het heeft slechts redactionele aanpassingen ondergaan.

Artikel 3.13

Dit artikel komt in belangrijke mate overeen met artikel 3.13 van het RPR 1983. Als zesde lid is het voorschrift toegevoegd dat in het RPR 1983 als artikel 3.30 was opgenomen. De redactie is hier en daar aangepast.

Artikel 3.14

De nieuwe bepaling heeft zijn vormgeving te danken aan samenvoeging van de oude artikelen 3.14 en 3.32. Voorts zijn, zoals ook in de algemene beschouwingen is uiteengezet, de oude bijlagen 9, 10 en 11 vervallen. In het nieuwe artikel wordt steeds direct naar de relevante randnummers en bijlagen van het herziene ADNR verwezen.

In de laatste volzin van het eerste en het tweede lid wordt voorts mogelijk gemaakt dat de voorgeschreven dagtekens zowel op het voor- als op het achterschip worden gevoerd. Met name bij schepen met een hoge deklading (vooral containerschepen) wordt aldus voorkomen dat de kegels door de lading aan het gezicht worden onttrokken, danwel dat in zulke gevallen onpraktisch hoge masten daarvoor zouden moeten worden geplaatst.

Het vijfde lid is ontleend aan het tijdelijke artikel 8.03bis (protocol 1984-II-26).

Het zevende lid betreft een geheel nieuwe bepaling. In artikel 6.28, achtste lid, van het RPR 1983 was bepaald, dat de verplichting om in een sluiskolk en op de wachtplaats van de sluis een zijwaartse afstand van 10 m in acht te nemen ten opzichte van een schip dat één blauwe kegel voert, niet geldt voor een schip dat ook één blauwe kegel voert. Er zijn echter schepen die weliswaar over het certificaat van goedkeuring bedoeld in Rn 10.282 (Bijlage B1) of Rn 210.282 (Bijlage B2) beschikken, maar die geen teken als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, mogen voeren omdat zij op dat moment geen stoffen als bedoeld in dat lid vervoeren. De veiligheid tijdens het schutbedrijf verzet zich in deze gevallen er uiteraard niet tegen dat dergelijke schepen op dezelfde wijze worden geschut als één kegel-schepen. Thans is bepaald dat de bedoelde schepen de blauwe kegel of het blauwe licht mogen voeren indien het gelijktijdig met een één kegel-schip wil worden geschut. Behalve bij nadering van de wachtplaats en tijdens het schutten mogen deze schepen echter de tekens bedoeld in het eerste lid niet voeren.

Artikel 3.15

Deze bepaling was in het RPR 1983 artikel 3.31.

Artikel 3.16

Deze bepaling is vrijwel gelijk aan artikel 3.16 van het RPR 1983.

Artikel 3.17

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.36 van het RPR 1983. De redactie is enigszins aangepast. Het artikel zegt thans niets meer over de afmetingen van de wimpel. Hieromtrent zijn voorschriften in artikel 3.03 opgenomen.

Artikel 3.18

Dit nieuwe artikel is ontstaan door samenvoeging van de artikelen 3.18 en 3.35 van het RPR 1983.

Artikel 3.19

Dit artikel is gelijk aan artikel 3.19 van het RPR 1983.

AFDELING II. B. TEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN

Ook in deze afdeling die de voorschriften voor het voeren van tekens tijdens het stilliggen bevat zijn de lichten en dagtekens zoveel mogelijk telkens in één artikel samengebracht.

Artikel 3.20

Dit artikel komt in belangrijke mate overeen met artikel 3.20 van het RPR 1983. Nieuw is in het eerste lid dat in plaats van één stilliglicht ook twee lichten mogen worden gevoerd, één voorop en één achterop. Weliswaar is een dergelijke verlichting niet geheel in overeenstemming met het CEVNI, dat twee lichten slechts voor geankerde schepen voorschrijft. Aldus het BPR in artikel 3.20, tweede lid. Op deze wijze worden met name de langere schepen tijdens het stilliggen echter beter herkenbaar en wordt de veiligheid vergroot. Het is dan ook niet ondenkbaar dat het CEVNI en het BPR op overeenkomstige wijze zullen worden aangepast.

Artikel 3.21

Dit artikel komt overeen met artikel 3.21 van het RPR 1983.

Artikel 3.22

Dit artikel is gelijk aan artikel 3.23 van het RPR 1983.

Artikel 3.23

Dit artikel komt overeen met artikel 3.25 van het RPR 1983.

Artikel 3.24

Dit nieuwe artikel is ontstaan door samenvoeging van de artikelen 3.26 en 3.40 van het RPR 1983.

Artikel 3.25

Dit nieuwe artikel is ontstaan door samenvoeging van de artikelen 3.27 en 3.41 van het RPR 1983.

Artikel 3.26

Dit nieuwe artikel is in de eerste plaats totstandgekomen door samenvoeging van de artikelen 3.28 en 3.42 van het RPR 1983. In het eerste en

het vierde lid worden thans ook de ankerkabel en de ankerketting genoemd als bron van gevaar ter voorkoming waarvan de in het artikel genoemde lichten of drijvers moeten worden aangebracht. Gevaar voor de scheepvaart wordt meestal niet opgeleverd door de ankers zelf – de doorgaans gebruikte ankers steken nauwelijks boven de rivierbodem uit – maar door de ankerkabels of -kettingen, vooral in geval van dwars in het vaarwater uitstaande ankers.

AFDELING III. BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS

Deze afdeling van hoofdstuk 3 heeft feitelijk dezelfde inhoud als afdeling IV van het RPR 1983.

Artikel 3.27

Dit artikel is gelijk aan artikel 3.45 van het RPR 1983.

Artikel 3.28

Dit artikel betreft een nieuwe bepaling in het RPR. Het is ontleend aan het CEVNI waarin deze bepaling, evenals in het BPR, is opgenomen als artikel 3.49. De strekking van het voorschrift is zowel de legalisering als de regulering van de in de praktijk reeds regelmatig gebruikte gele «zwaailichten». Gezien artikel 3.05 was een dergelijk gebruik in feite verboden. Het nieuwe artikel 3.28 juncto artikel 3.05 geeft dit licht thans een reglementaire functie en verbiedt tevens ander gebruik dan dat ten behoeve van werkzaamheden, peilingen of metingen. De toestemming van de bevoegde autoriteit voorts dient om «wildgroei» van het gele flikkerlicht te voorkomen. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid vestigt het licht slechts de aandacht op het schip dat de werkzaamheden uitvoert teneinde de overige scheepvaart te wijzen op de onverwachte manoeuvres die met dat schip kunnen worden gemaakt. De werkzaamheden kunnen immers meebrengen dat het betreffende schip zich afwijkend ten opzichte van het normale verkeerspatroon gedraagt.

In dit verband moet er tevens de aandacht op worden gevestigd dat een geel flikkerlicht, met een vergelijkbare betekenis, in artikel 9.10 eveneens is voorgeschreven op de Rijn in Duitsland voor schepen van het Duitse leger.

Artikel 3.29

Dit artikel komt overeen met artikel 3.48 van het RPR 1983.

Artikel 3.30

Dit artikel komt overeen met artikel 3.46 van het RPR 1983.

Artikel 3.31

Dit artikel komt overeen met artikel 3.43 van het RPR 1983.

Artikel 3.32

Dit artikel komt overeen met artikel 3.44 van het RPR 1983.

Artikel 3.33

Dit artikel komt overeen met artikel 3.47 van het RPR 1983.

HOOFDSTUK 4. GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; RADAR

De wijzigingen in dit hoofdstuk betreffen voornamelijk de uitrusting met en het gebruik van de marifoon en de radar.

Artikel 4.01, derde lid

Deze bepaling was reeds ingevoegd als tijdelijke wijziging bij protocol 1985-II-22 en loopt parallel met die van artikel 6.03, tweede lid, dat een zelfde voorschrift bevat voor het geven van enkele specifieke seinen, zowel visuele als geluidsseinen, in het kader van de vaarregels.

Artikel 4.05

In dit artikel zijn het derde, vierde en vijfde lid nieuw ten opzichte van het RPR 1983.

Hoewel het eerste lid ongewijzigd is, verdient vermelding dat de Handleiding voor de marifonie voor de Rijnvaart, anders dan ten tijde van de vaststelling van het RPR 1983, ook in de Nederlandse versie jaarlijks door de CCR wordt vastgesteld en als zodanig in de bijgewerkte versie aan boord dient te worden gebruikt. Van deze officiële Handleiding zijn commerciële uitgaven beschikbaar.

In het derde lid stelt het RPR 1995 een algemene uitrustingseis voor de marifoon in. In aanvulling op het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waarin een uitrustingseis voor de marifooninstallatie als technisch voorschrift zal worden geformuleerd, stelt het RPR het hier in de vorm van een verkeersvoorschrift tijdens het varen. Dit blijkt mede uit de eis dat de installatie goed moet functioneren. De uitrustingsplicht geldt voor alle motorschepen met uitzondering van kleine schepen. Voorts moet de installatie het gelijktijdig uitluisteren op twee kanalen mogelijk maken. In feite komt het voorschrift derhalve neer op een uitrustingsplicht met twee marifoons.

Het vierde lid geeft eveneens een nieuw verkeersvoorschrift ten aanzien van het gebruik van de marifoon. De installatie danwel de beide installaties moeten zijn ingeschakeld, en hierbij geldt een uitluister- en communicatieplicht zowel op de kanalen voor het schip-schipverkeer als tussen het schip en de verschillende instanties waarmee de nautische informatie wordt uitgewisseld. Bij dit laatste vervullen op de Rijn in Nederland de verkeersposten een steeds grotere rol. Bij deze verplichtingen komt in het nieuwe reglement de meldplicht voor bepaalde categorieën schepen die is geregeld in artikel 12.01.

Het vijfde lid was reeds vastgesteld als een tijdelijk artikel 4.05, derde lid, bij protocol 1986-I-26. Het verwees toen echter naar bepalingen in het hoofdstuk 9 van het RPR 1983 alsmede naar randnummer 10.508 van het toenmalige ADNR, waarin voorschriften inzake het marifoongebruik waren opgenomen. Het nieuwe vijfde lid geeft slechts in zijn algemeenheid aan dat het teken B.11 door de bevoegde autoriteit kan worden gebruikt om een verplicht uitluisteren dan wel een communicatie- of meldplicht in te stellen op het kanaal dat op het bord is aangegeven. De verplichtingen tot melden als geregeld in het oude hoofdstuk 9 en in het ADNR zijn thans vervangen door de regeling van artikel 12.01.

Artikel 4.06

Onderdeel b van het eerste lid van het overeenkomstige artikel van het RPR 1983 bevatte de uitrustingsplicht met een goed functionerende marifooninstallatie voor het schip – schipverkeer. Nu een dergelijke uitrustingsplicht in zijn algemeenheid in artikel 4.05, derde lid, is geregeld kon het oude onderdeel b vervallen. Aangezien kleine schepen van deze

algemene regeling zijn uitgezonderd, en zij voor het varen op radar uiteraard wel met een dergelijke marifooninstallatie moeten zijn uitgerust, is hieromtrent een aparte alinea aan het eind van het eerste lid opgenomen.

In dit artikel was bij tijdelijke wijziging (protocol 1987-II-35) onderdeel d (oud; thans onderdeel c) van het eerste lid in die zin aangepast, dat werd toegelaten dat een schip gebruik maakt van radar, zonder dat zich een houder van het radardiploma aan boord bevindt, indien dit geschiedt om zich in de radarvaart te bekwamen en dit oefenen uitsluitend overdag en met goed zicht plaatsvindt. Deze regeling is thans als onderdeel c gehandhaafd.

Voor het overige komt het artikel overeen met artikel 4.06 van het RPR 1983.

HOOFDSTUK 5. VERKEERSTEKENS VAN DE VAARWEG

Dit hoofdstuk (artikelen 5.01 en 5.02) komt overeen met hoofdstuk 5 van het RPR 1983. In de bijlage 7 zijn echter enkele wijzigingen aangebracht. Zie de toelichting daarbij.

Vermelding verdient dat thans op het onderhavige onderwerp tevens de artikelen 2, eerste lid, 4, eerste lid, onderdelen b en c, 6, eerste en derde lid, 7, vierde lid, en 8 van de Scheepvaartverkeerswet van toepassing zijn.

Voorts is op het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens, het vaststellen van bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken en het nemen van verkeersbesluiten tevens het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer van toepassing (Zie onder meer artikel 2, onderdeel b, van dat besluit).

Hoewel het systeem van de Scheepvaartverkeerswet en van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer meebrengt, dat in theorie ook voor de Rijn in Nederland bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken als bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet zouden kunnen worden vastgesteld, is de bevoegdheid hiertoe door de status van het RPR als besluit van een volkenrechtelijke organisatie in de zin van de artikelen 92 tot en met 95 van de Grondwet beperkt. De artikelen 5.01 en 5.02 noemen een dergelijke vervangende mogelijkheid voor een verkeersteken immers niet. In het kader van de uitvoering van artikel 1.22, eerste lid, kunnen bij bekendmaking wel regelingen van tijdelijke aard worden vastgesteld. Zo nodig kunnen deze eenzelfde strekking hebben als een verkeersteken.

Anders is het ten aanzien van het verbod om ligplaats te nemen dan wel te ankeren als bedoeld in de artikelen 7.02, eerste lid onder a, 7.03, eerste lid onder a, en 7.04, eerste lid onder a, dat wordt ingesteld bij een ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 2 van het besluit. Dit betreft steeds langere stukken vaarweg waardoor het middel van een verkeersteken minder geëigend is. Het RPR geeft daarom aan dat hierin bij algemene regeling wordt voorzien. De genoemde artikelen van het RPR 1983 zijn aldus uitgevoerd bij de ministeriële regeling van 15 mei 1985 (Stcrt. 97).

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft voorts voor het aanbrengen van de verkeerstekens genoemd in de verschillende in Nederland geldende reglementen, waaronder de bijlagen 7 en 8 van het RPR, richtlijnen gegeven bij de ministeriële regelingen van 20 april 1990 (Stcrt. 77) en 28 februari 1991 (Stcrt. 54).

HOOFDSTUK 6. VAARREGELS

Artikel 6.02

In het tweede lid van dit artikel was de uitzondering voor wat betreft het teken B.1 reeds opgenomen bij tijdelijke wijziging (protocol 1985-I-26).

Artikel 6.03

In het tweede lid van dit artikel was de bepaling ten aanzien van het gelden van het voorschrift in het geval van een sleep reeds toegevoegd bij tijdelijke wijziging (protocol 1984-II-29). In het geval van een voorspan zal immers de schipper van het samenstel een ander zijn dan de schipper van de als voorspan ingezette sleepboot. In het belang van de navigatie dienen de bedoelde tekens echter in ieder geval door de voorste eenheid van het samenstel te worden gegeven of getoond.

Artikel 6.04

In de laatste alinea van het derde lid van dit artikel waren bij protocol 1988-II-38 als een tijdelijke wijziging reeds de woorden «in zicht zijnd» tussen de woorden «volgend» en «afvarend» in de Nederlandse tekst van het RPR 1983 geschrapt. Deze woorden, die ook in het BPR voorkomen, waren in de Nederlandse tekst aangebracht om te verduidelijken, dat het blauwe bord en het witte flikkerlicht in beginsel tekens zijn die een koersafpraak inhouden bij het ontmoeten tussen twee schepen. Het verbod om de tekens te handhaven nadat deze manoeuvre heeft plaats gehad zou in beginsel immers geen zin hebben, indien de bedoeling om volgende afvarende schepen stuurboord op stuurboord te ontmoeten onbeperkt zou kunnen worden kenbaar gemaakt. Uit de Franse en de Duitse tekst kon echter niet een zodanige beperking worden afgeleid dat het feit dat spoedig een volgend afvarend schip zal worden ontmoet visueel moet kunnen worden vastgesteld. Met name in situaties van grote verkeersintensiteit en van regelmatige bochten in de rivier is het derhalve in het belang van de duidelijkheid ten aanzien van andere schepen dat het blauwe bord «blijft staan» zolang het schip zijn verkeerde wal wil houden.

Artikel 6.16

Het opschrift en de eerste alinea van het eerste lid van dit artikel is gewijzigd ten opzichte van de tekst van het RPR 1983 in navolging van een wijziging van het CEVNI. In de oude tekst lag de nadruk sterker op het oversteken van de hoofdvaarweg. Dit wekte de indruk dat het onderhavige artikel, met de daarin voorgeschreven geluidssignalen, ook zou gelden ingeval een schip de vaarweg wil oversteken, zonder dat daarbij sprake is van het in verband daarmee in- of uitvaren van een haven of een nevenvaarweg. Dit is echter, met name wat de geluidssignalen betreft, niet de bedoeling geweest. Bij het uitsluitend oversteken van de vaarweg, zonder dat de relatie hoofdvaarweg-nevenvaarweg een rol speelt, dient van de regels van de artikelen 6.13 en 6.14 te worden gebruik gemaakt. Het in artikel 6.16, eerste lid, voorgeschreven geluidssignaal van drie lange stoten voor het oversteken van de vaarweg dient slechts te worden gegeven indien dit oversteken direct volgt op het uitvaren van een haven of nevenvaarweg. Dit is thans in de tekst duidelijker tot uitdrukking gebracht. In andere gevallen van oversteken dient derhalve het geluidssignaal van één lange stoot gevolgd door één of twee korte stoten te worden gegeven. De tekst van het RPR wordt thans geacht in de drie talen geen verschillende interpretatie meer mogelijk te maken.

Het oude vierde lid, dat een geel flikkerlicht bij de uitgang van havens of nevenvaarwegen vermeldde, ter waarschuwing van de doorgaande vaart

voor uitvarende schepen, is vervallen. Dit teken, dat in de praktijk vrijwel niet meer werd toegepast en dat als teken E.12a was opgenomen in de bijlage 7, is tevens uit die bijlage geschrapt.

Artikel 6.20

Dit artikel heeft redactionele wijzigingen ondergaan in verband met het nieuwe hoofdstuk 3.

Artikel 6.21

Het oude tweede lid van dit artikel dat bepalingen bevatte betreffende het motorvermogen van schepen en duwbotten is vervallen. Als gevolg van de volledige herziening van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, welk herzien reglement naar verwacht eveneens op 1 januari 1995 van kracht zal worden, wordt daarin voldoende voorzien in dat reglement.

De tweede alinea van het tweede lid was reeds aangepast bij tijdelijke wijziging (protocol 1985-I-27). De reden, dat bij een gekoppeld samenstel het motorschip dat voornamelijk voor de voortstuwing zorgt zich in beginsel aan stuurboord moet bevinden, is gelegen in de zichtbaarheid van de tekens bedoeld in artikel 6.04, derde lid. Aan boord van dat motorschip bevindt zich immers meestal de schipper van het samenstel die verantwoordelijk is voor tonen van deze tekens. In het geval van een motorschip dat één of meer duwbakken gekoppeld meevoert blijkt de zichtbaarheid van het blauwe bord en het witte flikkerlicht echter niet nadelig beïnvloed te worden wanneer één van de duwbakken aan stuurboord is gekoppeld. Om nautische redenen bestaat er in de praktijk behoefte aan om in een dergelijke samenstelling te kunnen varen.

Artikel 6.22a

Dit artikel heeft slechts redactionele wijzigingen ondergaan in verband met het nieuwe hoofdstuk 3.

Artikel 6.26

Dit artikel was in het oude reglement tevens van toepassing op het voorbijvaren de veerpont Seltz-Plittersdorf. Dit was niet consequent omdat voorschriften uitsluitend van toepassing op een bepaald rivierge-deelte in beginsel in hoofdstuk 9 geregeld worden. Daarom is hiervoor thans een nieuw artikel 9.03 opgenomen.

Artikel 6.28

In het achtste lid van dit artikel wordt de uitzondering van de verplichting, een afstand van 10 m in acht te nemen ten opzichte van een schip of samenstel dat één blauwe kegel of één blauw licht voert, uitgebreid tot de in het nieuwe artikel 3.14, zevende lid, bedoelde schepen. Deze schepen mogen alleen op de wachtplaats van de sluis en tijdens het schutten dezelfde tekens voeren.

De redactie van het achtste, negende en tiende lid is aangepast in verband met het nieuwe hoofdstuk 3.

In de Nederlandse tekst van het elfde lid was reeds bij tijdelijke wijziging (protocol 1990-II-35) het begrip «aanwijzing» vervangen door «verkeers-aanwijzing» teneinde deze bepaling in overeenstemming te brengen met de terminologie van de Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 6.28a

Ook in het vierde lid van dit artikel was bij tijdelijke wijziging (protocol 1990-II-35) reeds de term «verkeersaanwijzing» in de Nederlandse tekst aangebracht.

Artikel 6.29

In de laatste alinea van de oude tekst van dit artikel werd de verplichting vermeld voor een schip dat recht heeft op schutting bij voorrang om de rode wimpel te voeren. Dit voorschrift was uiteraard misplaatst en was trouwens ook reeds in het toenmalige artikel 3.36 geregeld. Deze alinea is thans vervallen. De genoemde verplichting staat nu in het nieuwe artikel 3.17.

Artikel 6.30

Het tweede lid van dit artikel komt ten dele overeen met het zesde lid van het overeenkomstige artikel van het RPR 1983. Allereerst is het echter naar voren gehaald om het belang van deze bepaling onder de algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht te onderstrepen. Voorts wordt hierin thans uitgedrukt dat ieder schip, dus ook een klein schip, dat bij slecht zicht wil doorvaren, moet zijn uitgerust met marifoon en hierop tevens op kanaal 10 moet uitluisteren. Dit voorschrift houdt derhalve een uitzondering in op de nieuwe algemene regels terzake van de uitrusting met en het gebruik van marifoon in artikel 4.05. Terwijl in de overgangsbepaling betreffende dat artikel wordt bepaald dat de uitrusting met twee marifoons tot 1 januari 1998 uitsluitend voor de in artikel 12.01 bedoelde schepen alsmede voor de op radar varende schepen geldt, verzekert artikel 4.05, tweede lid, dat de overige schepen, met uitzondering van kleine schepen, in ieder geval met één marifoon moeten zijn uitgerust. Ingevolge de onderhavige bepaling moeten nu ook kleine schepen die bij slecht zicht de Rijn willen bevaren over een marifooninstallatie voorzien van de schip – – schipkanalen zijn voorzien en conform het voorschrift uitluisteren.

Artikel 6.32

Het oude eerste lid van dit artikel bevatte in feite een definitie van het begrip «varen op radar». Het begrip «op radar varend schip» is thans opgenomen als artikel 1.01, onder q.

In het nieuwe eerste lid, dat in hoofdzaak overeenkomt artikel 6.32, tweede lid, van het RPR 1983, is de verplichting toegevoegd dat de houder van het radardiploma tevens in het bezit moet zijn van het schipperspatent voor het te bevaren riviergedeelte. Deze verplichting was reeds aangebracht bij tijdelijke wijziging (protocol 1986-I-27). Dit heeft in feite alleen betekenis voor het varen op de Rijn buiten Nederland waar de zg. «Streckenkenntniss» essentieel wordt geacht voor de veilige vaart op het betreffende riviergedeelte.

HOOFDSTUK 7. REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.06

Dit artikel heeft een sterke redactionele vereenvoudiging ondergaan. In de oude leden 1 tot en met 7 werd voor alle afzonderlijke categorieën schepen het gereserveerd zijn van de bijzondere ligplaatsen, aangeduid door de tekens E.5.4 tot en met E.5.15 omschreven. In feite was dit overbodig aangezien de betekenis van die tekens reeds uit de bijlage 7 zelf

blijkt. In het nieuwe eerste lid wordt samenvattend voorgeschreven dat de betreffende ligplaatsen gereserveerd zijn voor de schepen behorende tot de categorie waarop het teken van toepassing is.

Artikel 7.07

Het eerste lid van dit artikel was reeds redactioneel aangepast bij tijdelijke wijziging (protocol 1986-I-28). Thans is de redactie tevens aangepast aan het nieuwe hoofdstuk 3. Voorts worden thans in het tweede lid de verwijzingen gegeven naar het nieuwe ADNR. De formulering van het tweede lid, onder b, komt overeen met die van artikel 3.14, zevende lid.

Artikel 7.08

In het eerste lid van dit artikel worden thans de verwijzingen gegeven naar het nieuwe ADNR.

Aan het tweede lid is een nieuwe alinea toegevoegd die een regeling inhoudt die is te vergelijken met artikel 1.02, vierde lid, BPR.

Een regeling omtrent de bewaking van de schepen die stilliggen is nodig voor de naleving van de regels die bij het reglement voor dergelijke schepen worden gesteld. Immers hebben deze schepen geen schipper in de betekenis als bedoeld bij het reglement. Voor de naleving van de vaarregels geldt als schipper degene die op het ogenblik waarop de overtreding van één dezer regels wordt begaan voor de navigatie van het schip de verantwoordelijkheid draagt, m.a.w. wie op dat ogenblik het schip voert; de term «: schipper» vormt voor de naleving der vaarregels een feitelijk begrip. Aangezien stilliggende schepen niet in de omstandigheden verkeren als hier bedoeld, komt voor deze schepen bijgevolg het begrip «schipper» in de betekenis van degene die verantwoordelijk is voor de naleving der vaarregels niet aan de orde (bijvoorbeeld stilliggende duwbakken die geen deel uitmaken van een duwstel). Omtrent stilliggende schepen voorziet het reglement in tweeërlei regeling. Enerzijds schrijft artikel 7.08 voor, dat deze schepen moeten worden bewaakt. Anderzijds wordt bij het zesde lid juncto het vijfde lid, eerste alinea, van artikel 1.02 bepaald, dat de persoon die op grond van artikel 7.08 met de bewaking is belast verantwoordelijk is voor de naleving van de regels die op stilliggende schepen van toepassing zijn; de juridische positie van deze persoon wordt derhalve bij artikel 1.02, zesde lid, geregeld. De regeling omtrent de bewaking van schepen die stilliggen vormt, zoals uit het vorenstaande blijkt, het complement van die nopens de schipper van schepen die varen.

Als regels die op stilliggende schepen van toepassing zijn kunnen worden genoemd: het voeren van lichten en dagtekens, het geven van mistseinen, het controleren van uitstaande ankers en het vieren of inkorten bij wisselende waterstand van op de oever uitstaande meertrossen, zomede het opvolgen van de bijzondere bevelen van de bevoegde ambtenaren.

Ingevolge artikel 1.02, vijfde lid, RPR 1983 was de schipper in beginsel verantwoordelijk voor de naleving van alle bepalingen van het reglement, en derhalve ook voor het aanstellen van de bewaker of de wachtsman als bedoeld in artikel 7.08. Het kan echter voorkomen dat er geen schipper is, of dat niet zonder meer kan worden uitgemaakt wie als zodanig zou moeten gelden. Indien er dan geen toezichthouder blijkt te zijn aangesteld komt er van de toedeling van de verantwoordelijkheid als bedoeld in artikel 1.02, zesde lid juncto vijfde lid eerste alinea, niets terecht. De onderhavige nieuwe bepaling in het RPR legt nu ter completering van de oude regeling een aanvullende verantwoordelijkheid voor het onder toezicht plaatsen van het schip op de eigenaar, de reder of andere exploitant.

HOOFDSTUK 8. AANVULLENDE BEPALINGEN

In dit hoofdstuk zijn de volgende wijzigingen aangebracht waardoor de nummering is gewijzigd. Het oude artikel 8.01 is thans 11.01 geworden. Het tijdelijke artikel 8.03a (protocol 1984-II-26) kon vervallen door de bepalingen daarvan op te nemen in andere artikelen. De artikelen 8.07 en 8.13 die de verplichting regelden voor bepaalde duwstollen, slepen en gekoppelde samenstellen om te zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip -- schipverkeer zijn vervallen in verband met de nieuwe regeling van artikel 4.05. Het oude artikel 8.10 was reeds ingetrokken bij protocol 1988-I-29. Artikel 8.12 dat het doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep regelde is bij de huidige herziening, als zijnde verouderd, vervallen. Tenslotte is het tijdelijk bij protocol 1992-I-25 toegevoegde artikel 8.16, waarbij het slepen van motorschepen werd afhankelijk gesteld van een desbetreffende aantekening in het certificaat van onderzoek, welke regeling in het herziene Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt opgenomen, niet overgenomen.

Artikel 8.01

De bepalingen van artikel 8.01 RPR 1983 zijn verplaatst naar artikel 11.01. In verband hiermede is het oude artikel 8.02 vernummerd tot 8.01.

Artikel 8.02

Dit artikel komt overeen met artikel 8.03 RPR 1983. De redactie is echter sterk vereenvoudigd. Bij tijdelijke wijziging (protocol 1984-I-24) was reeds bepaald dat andere schepen dan duwbakken mochten worden geduwd indien zulks uit het certificaat van onderzoek blijkt.

Artikel 8.03

Dit artikel regelt dezelfde materie als artikel 8.04 RPR 1983. In het oude reglement mocht een zeeschipbak echter geheel niet aan de kop van een duwstel zijn geplaatst. Uit de praktijk van het toestaan van afwijkingen zijn thans enkele vaste voorwaarden voor het aan de kop plaatsen van zeeschipbakken geformuleerd. Deze zijn als drie alternatieve mogelijkheden onder a, b en c van het eerste lid vermeld.

Het tweede lid bevat in feite een algemeen geldende extra voorwaarde, nl dat vanaf de kop van het duwstel ankers kunnen worden gepresenteerd in overeenstemming met het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Tengevolge van het nieuwe eerste en tweede lid zijn de uitzonderingsmogelijkheden die het derde lid biedt ten opzichte van artikel 8.04, tweede volzin, RPR 1983 beperkt. Deze betreffen thans nog alleen het varen over korte afstanden en het varen op de gekanaliseerde Rijn gedeelten, en dan nog alleen voor duwstollen met een grootste lengte van 86 m met maximaal twee zeeschipbakken.

Artikel 8.04

Dit artikel regelt dezelfde materie als artikel 8.05 RPR 1983. In de redactie van dat artikel werden vijf gevallen onderscheiden waarin een duwbak buiten het verband van een duwstel mocht worden verplaatst. De verschillende eisen met betrekking tot de manoeuvre-eigenschappen van het voortbewegende motorschip en van de betreffende duwbak worden thans niet meer opgesomd. In het nieuwe artikel wordt eenvoudig verwezen naar de betreffende certificaten van onderzoek waaruit zulks genoegzaam blijkt. Hetgeen in de oude onderdelen a tot en met d was vermeld wordt thans samengevat onder a. Het nieuwe onderdeel b is gelijk aan het oude onderdeel e.

Artikel 8.05

Dit artikel komt overeen met artikel 8.06 RPR 1983. Het vierde lid was daarin ingevoegd als tijdelijke wijziging bij protocol 1991-I-33. Deze zg. knikverbanden blijken in de praktijk te hebben voldaan zodat zij definitief worden toegelaten. Uiteraard dient de toegelaten constructie uit het certificaat van onderzoek te blijken.

Artikel 8.06

Het eerste lid van dit artikel is gelijk aan artikel 8.08 RPR 1983. Het tweede lid is ontleend aan het tijdelijke artikel 8.03a (protocol 1984-II-26). Het derde lid vervangt artikel 8.13, tweede lid, doch is meer algemeen geformuleerd. Het vierde lid is de nieuwe voorziening die in de plaats treedt van het oude artikel 8.12. Het vijfde lid tenslotte is een nieuwe voorziening die dient te voorkomen dat door marifoongebruik tussen de schepen van het samenstel het schip – schipverkeer zou worden gestoord.

Artikel 8.07

Dit artikel is gelijk aan artikel 8.09 RPR 1983.

Artikel 8.08

Dit artikel is gelijk aan artikel 8.11 RPR 1983.

Artikel 8.09

Dit artikel is gelijk aan artikel 8.14 RPR 1983.

Artikel 8.10

Dit artikel is gelijk aan artikel 8.15 RPR 1983.

DEEL II BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE VAARREGELS EN REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

De artikelen van dit hoofdstuk zijn in het RPR 1995 enigszins anders gerangschikt om hun volgorde meer te doen overeenkomen met de ligging van de verschillende riviergedeelten, vanaf Basel stroomafwaarts gezien.

Voorts ondergaan de bijzondere bepalingen, frequenter dan dit met de algemene bepalingen het geval is, nogal eens wijzigingen in verband met gewijzigde situaties of wijzigingen in het beleid van de betrokken beheerders. Zo werden in het RPR 1983 bij tijdelijke wijziging reeds de artikelen 9.01, zevende lid (protocol 1986-I-29), 9.02, derde lid (protocol 1988-I-30), 9.07 (protocol 1984-II-30) en 9.07, vijfde lid (protocol 1989-III-41), aangepast.

Toegevoegd bij tijdelijke wijziging werden de artikelen 9.02bis (protocol 1985-I-28), 9.06, vijfde lid (protocol 1986-I-29), 9.11 (protocol 1986-I-30) en 9.12 (protocol 1987-II-36, 1988-I-31).

Artikel 9.01

Het eerste lid van dit artikel komt overeen met het oude artikel 9.03.

Het tweede en derde lid zijn nieuwe bepalingen in het belang van de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn te Basel die hun grond vinden in de relatief grote stroomsnelheid aldaar.

Artikel 9.02

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 9.01.

In het zevende lid is de uitzondering voor kleine schepen in 1986 reeds bij de hiervoor genoemde tijdelijke wijziging ingevoegd.

In het tiende lid is de maximum breedte voor duwstellen op 11,45 m gebracht bij protocol 1994-I-19.

Artikel 9.03

Deze bepaling was in het RPR 1983 opgenomen in het oude artikel 6.26.

Artikel 9.04

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 9.02. In het derde lid van dat artikel was bij de bovengenoemde tijdelijke wijziging van 1988 het aantal gevallen, waarin een opvarend schip op riviergedeelten waar de «geregelte Begegnung» van toepassing is toch mag verlangen een afvarend schip stuurboord op stuurboord te ontmoeten, reeds uitgebreid met die waarbij het van een aan de rechteroever gelegen laad- of losplaats, steiger of ligplaats wil vertrekken, of waarbij het een nevenvaarweg, of een haven gelegen aan de rechterzijde van de vaarweg wil uitvaren.

Artikel 9.05

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 9.04.

Artikel 9.06

Dit artikel regelt dezelfde materie als het oude artikel 9.09. In de nieuwe bepalingen is voor het varen op deze oude Rijnarmen een nadere detaillering aangebracht en zijn nieuwe voorschriften toegevoegd betreffende de snelheid, de maximum afmetingen van samenstellen en een meldplicht.

De maximum breedte voor duwstellen van 11,45 m in het derde lid, onder a, is vastgesteld bij protocol 1994-I-19.

Artikel 9.07

Het eerste lid van dit artikel betreft een nieuwe bepaling. Het tweede tot en met vijfde lid komt overeen met artikel 9.06, eerste tot en met vierde lid, RPR 1983. Het zesde lid was reeds als vijfde lid van dat artikel ingevoegd bij de bovengenoemde tijdelijke wijziging van 1986.

Artikel 9.08

Op het onderhavige riviergedeelte was in het RPR 1983 artikel 9.07 van toepassing. Dit hield aanvankelijk een algemeen verbod voor de afvaart des nachts in. Bij de bovengenoemde tijdelijke wijzigingen van 1984 en 1989 is dit verbod vervangen door een nieuwe regeling die de scheepvaart, met uitzondering van het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen, des nachts, en thans ook de opvaart teneinde een goed samenspel met de

afvaart te garanderen, aan bepaalde voorwaarden bindt. De communicatie tussen opvaart en afvaart per marifoon neemt hierbij een centrale plaats in. Voor de afvaart geldt tevens de verplichting om, ook bij goed zicht, gebruik te maken van de radar. Het tweede lid geeft voor het gedeelte van de Banheck tot aan de Betteck bijzondere regels voor het varen door een engte. Het derde lid geeft aan dat bij de marifooncommunicatie voor het naderen van de Banheck en de Betteck het initiatief bij de opvaart ligt. Hoewel deze communicatie op het hierbij, evenals bij slecht zicht, verplichte marifoonkanaal 10 voor het schip — schipverkeer plaatsvindt, geeft de verkeerspost, indien er bij de Banheck en de Betteck geen afvaart is, dit door middel van een zoemtoon op kanaal 10 aan de opvaart te kennen. Het vierde lid geeft de plaatsen aan waar de afvaart ook het initiatief heeft om zijn gegevens via de marifoon te melden, dan wel deze als antwoord aan de vragende opvaart te geven. Het vijfde lid handhaaft het verbod van de nachtvaart voor schepen die twee of drie blauwe kegels moeten voeren.

Artikel 9.09

In het RPR 1983 was bij de bovengenoemde tijdelijke wijziging van 1987 een nieuw artikel 9.12 ingevoegd teneinde bijzondere voorschriften voor de vaart met zesbaksduwstellen tussen Duisburg en Gorinchem te stellen. Deze duwstellen, met grotere afmetingen dan artikel 11.02, eerste lid, in zijn algemeenheid toeliet, zijn vanaf 1 april 1988 op het bedoelde Rijn gedeelte toegelaten met inachtneming van de gedragsregels van genoemd artikel 9.12 alsmede onder de andere voorwaarden die als tijdelijke wijziging van artikel 11.02 werden geformuleerd.

Het nieuwe artikel breidt het traject voor de zesbaksduwvaart allereerst uit tot Bad Salzig en geeft voorts bijzondere regels voor het ontmoeten tussen zesbaksduwstellen onderling op de aangegeven smallere gedeelten. De algemene regels op het totale traject betreffen voornamelijk het melden en uitluisteren per marifoon.

Artikel 9.10

Dit artikel betreft een geheel nieuwe bepaling. Op de Rijn in Duitsland wordt veelvuldig gevaren en geoefend door bijzondere schepen van het Duitse leger. Deze zijn qua uiterlijk zodanig afwijkend en hiermede wordt in belangrijke mate zo anders gevaren dan de tot de normale verkeersstroom behorende schepen gewend zijn, dat afwijkende regels op zijn plaats worden geacht. Aangezien deze schepen, gezien de definitie van artikel 1.01, onder m, niet als kleine schepen worden aangemerkt, dienen zij des nachts in overeenstemming met artikel 3.08 te zijn verlicht. Als bijkomend teken wordt bij het onderhavige artikel voorts een geel flikkerlicht voorgeschreven dat ook des daags moet worden gevoerd. Het is derhalve dit gele flikkerlicht dat de overige vaart er op attent maakt dat het met een bijzondere categorie schepen te doen heeft. Terwijl er geen aanleiding werd gezien om deze schepen via artikel 1.01, onder m, in zijn algemeenheid als kleine schepen te kwalificeren, worden zij bij de toepassing van de vaarregels wel gelijkgesteld met kleine schepen. Aldus het tweede lid.

Artikel 9.11

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 9.08.

HOOFDSTUK 10. BEPERKING VAN DE SCHEEPVAART BIJ HOOGWATER EN LAAGWATER

In dit hoofdstuk was het oude artikel 10.03 (Beperking van het ontmoeten van duwstellen onderling bij laagwater te Nijmegen) reeds vervallen (protocol 1988-I-33). Door de nodige werken ter aanpassing van de Waal te Nijmegen waren deze beperkingen overbodig geworden.

Artikel 10.01

Het eerste lid heeft enkele kleinere tekstwijzigingen ondergaan die het gevolg zijn van wijzigingen elders in het reglement. De inhoud van de voorschriften is ongewijzigd. De aanduiding van de riviervakken in het derde lid was reeds aangepast bij tijdelijke wijziging (protocol 1986-II-30). Het vierde lid is redactioneel enigszins aangepast.

Artikel 10.02

De tekst van dit artikel is redactioneel verduidelijkt.

HOOFDSTUK 11. TEN HOOGSTE TOEGELATEN AFMETINGEN VAN SCHEPEN, DUWSTELLEN EN ANDERE SAMENSTELLEN

Artikel 11.01

In het RPR 1983 werd bij dit artikel vermeld: «vervallen». Thans worden hier de ten hoogste toegelaten afmetingen van individuele schepen geregeld. Het eerste lid, dat de maximale lengte regelt, is gelijk aan artikel 8.01 van het RPR 1983. Bij tijdelijke wijziging werd met ingang van 17 maart 1987 (protocollen 1986-II-29 en 1987-I-25) als tweede lid van dat artikel het voorschrift met betrekking tot de maximale breedte toegevoegd.

Artikelen 11.02 en 11.03

De maximaal voor duwstellen toegelaten afmetingen waren bij tijdelijke wijziging reeds verschillende malen bijgesteld.

In het eerste lid van artikel 11.02 werd bij protocol 1987-II-37 de tweede alinea aangepast. Deze regeling vormt thans het derde lid. Een hierbij aanvankelijk openomen eis ten aanzien van het minimale vermogen van de betreffende duwstellen (deze dienden ten minste een snelheid van 13 km/u door het water te kunnen handhaven) is echter vervallen. Voorts is bij protocol 1990-I-20 de maximale lengte van 185 m in de onderdelen II, III, IV, V, VI en VIII van de tabel gewijzigd in 186,50 m. Bij protocol 1994-I-19 is de maximale breedte van resp. 11,40 m, 22,90 m en 34,20 m gebracht op resp. 11,45 m, 22,90 m en 34,35 m.

Het tweede lid komt overeen met het oude vierde lid.

Het vierde lid regelt dezelfde materie als het oude tweede lid. De regeling is echter meer gedifferentieerd voor de verschillende riviergedeelten. De maximum breedte van 22,90 m is vastgesteld bij protocol 1994-I-19.

Als een nieuw vijfde lid van artikel 11.02 was in het RPR 1983 bij tijdelijke wijziging met ingang van 1 oktober 1985 een bijzondere regeling betreffende de toelating van zesbakduwstellen opgenomen (protocol 1985-I-28). Bij protocol 1987-II-37 werd deze regeling bijgesteld en bij protocol 1988-I-32 werd vervolgens een meer gedetailleerde en overzichtelijker regeling geformuleerd met meer algemene bepalingen, van kracht tussen Bad-Salzig en Gorinchem, en voorts verschillende aanvullende bepalingen voor de gedeelten tussen Bad-Salzig en het Spijksche Veer en

het Spijksche Veer en Gorinchem. Deze regeling is bij de herziening opnieuw onder de loupe genomen en is thans als een afzonderlijk nieuw artikel 11.03 opgenomen.

De maximum breedtematen van 22,90 m en 34,35 m in artikel 11.03, eerste lid, zijn vastgesteld bij protocol 1994-I-19.

Artikel 11.04

Dit artikel regelt dezelfde materie als het oude artikel 12.03. Bij protocol 1988-II-27 was deze bepaling sterk vereenvoudigd. Deze regeling is thans volgens de systematiek meer logisch in hoofdstuk 11 geplaatst.

De vergroting van de maximum breedte tot 22,90 m is vastgesteld bij protocol 1994-I-19.

Artikel 11.05

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 11.03.

HOOFDSTUK 12. RIVIERGEDEELTEN WAAR EEN MELDPlicht GELDT DAN WEL WAAR DE SCHEEPVAART DOOR WAARSCHUWINGSPOSTEN WORDT GEREGLD

Artikel 12.01

Dit artikel is nieuw en bevat een uniforme regeling van een meldplicht op bepaalde Rijngedeelten. In het RPR 1983 was onder dit artikel vermeld «vervallen». De nieuwe meldplicht was reeds ingevoerd per 1 april 1993 bij een tijdelijke wijziging van het oude reglement (protocol 1992-II-25), gewijzigd bij protocol 1993-I-21.

Ten behoeve van de moderne verkeersbegeleiding vanuit de verkeersposten is het noodzakelijk dat deze posten tijdig over diverse gegevens van het binnenscheepvaartverkeer beschikken. In Nederland waar reeds een geruim aantal jaren met verkeersposten op de voornaamste hoofdroutes wordt gewerkt is reeds een geavanceerd systeem van gegevensverwerking totstandgekomen. Dit maakt het o.a. mogelijk dat de verschillende gegevens met het schip «meereizen» zodat na een eenvoudige melding per marifoon, dat het schip een bepaald gebied binnen vaart, de nodige gegevens reeds voor de betrokken verkeerspost beschikbaar zijn. De verplichting om de benodigde gegevens te melden was voorheen nog slechts voor een beperkte categorie geregeld. Zo schreef het ADNR voor de schepen waarop het van toepassing was reeds een meldplicht voor. Deze regeling is voor Nederland ingevoerd bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 juli 1986 (Stcrt. 151). Bij bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 7/1986 gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat een overzicht van de meldingsregeling als geheel (meld- en volgsysteem/meldplicht voor schepen met gevaarlijke stoffen) zoals deze in 1986 op de Rijn in Nederland ging functioneren. Naast de verplicht te melden ADNR-schepen werd in deze regeling op vrijwillige basis de melding gevraagd van vierbaksduwstellen, bijzondere transporten en zeeschepen. De meldplicht voor zesbaksduwstellen werd van kracht door de tijdelijke wijziging van het RPR 1983 waarbij het tijdelijke artikel 9.12 werd ingevoegd (protocol 1987-II-36) per 1 april 1988.

Nadat in navolging van Nederland ook langs de Rijn in Duitsland een systeem van verkeersbegeleiding was ontwikkeld, is in de CCR een algemene meldplicht overeengekomen ten aanzien van een vast aantal gegevens die in het eerste lid van het nieuwe artikel zijn vermeld. De meldplicht blijft voortsnog beperkt tot de in de aanhef van artikel 12.01, eerste lid, vermelde categorieën, te weten schepen als bedoeld in het ADNR, samenstellen, zeeschepen en bijzondere transporten.

Het tweede lid maakt het mogelijk dat niet alle in het eerste lid genoemde gegevens per marifoon aan de verkeerspost behoeven te worden gemeld. Om nautische redenen is het slechts noodzakelijk dat de positie, de vaarrichting en eventueel de diepgang van het schip of samenstel direct via de marifoon worden gemeld. De overige gegevens mogen via andere middelen, zoals telefoon, fax of telex worden doorgegeven.

Het derde en het vierde lid moeten verzekeren dat de op de verkeerspost aanwezige informatie blijft kloppen indien het schip of samenstel tijdens zijn aanwezigheid in het meldplichtige riviergedeelte zijn reis onderbreekt, heeft geladen of gelost dan wel op andere wijze de gegevens zijn gewijzigd.

Het vijfde lid vermeldt de meldplichtige riviergedeelten vanaf de Zwitsers-Franse grens tot respectievelijk Gorinchem en Krimpen met de voor ieder meldplichtig gedeelte geldende bijzondere voorschriften met betrekking tot de melding. Ter plaatse worden, zoals uit deze bepaling blijkt, de punten waar de meldplicht van kracht wordt, aangegeven door het verkeersteken B.11 met een onderbord «meldplicht» en met aanduiding van het marifoonkanaal waarop de (nautische) melding dient te geschieden.

Artikel 12.02

Dit artikel komt overeen met artikel 12.02 van het RPR 1983.

HOOFDSTUK 13. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE VAART MET KANAALSPITSEN OP HET RIVIERGEDEELTE BASEL TOT DE SLUIZEN TE IFFEZHEIM

Aan dit hoofdstuk is als artikel 13.01 een nieuwe bepaling toegevoegd die de toepasselijkheid op de onderhavige categorie schepen alsmede het toepassingsgebied van het hoofdstuk regelt.

De overige artikelen zijn vernummerd, maar komen overeen met de artikelen 13.01 tot en met 13.05 van het RPR 1983.

HOOFDSTUK 14. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE REDEN OP DE RIJN

De redevoorschriften voor de Rijn waren in het RPR 1983 in het reglement geïncorporeerd als de nieuwe bijlage 12. Bij de herziening van het reglement is gemeend dat deze voorschriften zich naar hun aard lenen voor opnemings in Deel II. Hierin vormen zij thans een nieuw hoofdstuk 14. In de redactie van deze bepalingen konden de verwijzingen naar andere artikelen van het reglement worden vereenvoudigd, doordat niet langer naar artikelen «van het Rijnvaartpolitiereglement» behoefde te worden verwezen nu de onderhavige bepalingen integraal van dat reglement deel uitmaken. Voorts zijn de verwijzingen naar de voorschriften voor het voeren van blauwe kegels en lichten als vervat in artikel 3.14 aangepast. Ook inhoudelijk zijn hier en daar wijzigingen aangebracht.

In de thans vervallen bijlage 12 waren bij tijdelijke wijziging reeds diverse artikelen en hoofdstukken aangepast. Zie de protocollen 1985-II-23, 1986-II-30, 1987-II-38, 1988-II-28, 1988-II-39, 1989-III-42, 1990-II-34, 1991-I-34, 1991-I-35, 1992-II-27 (2) en 1993-II-20.

**HOOFDSTUK 15. BESCHERMING VAN HET WATER TEGEN
VERONTREINIGING EN VERWIJDERING VAN
SCHEEPSAFVALSTOFFEN**

Met het toevoegen van een geheel nieuw hoofdstuk 15 wordt in het RPR, na Deel I, Bepalingen van toepassing op de gehele Rijn, en Deel II, Bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten, tevens een nieuw Deel III, Milieubepalingen, geïntroduceerd. Uiteraard is ook dit deel op de gehele Rijn van toepassing.

De onderhavige materie werd in het oude reglement geregeld in artikel 1.15, Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen. De betreffende bepalingen waren echter vrijwel alleen van toepassing op olie en olie-houdend water en op de afgifte daarvan, alsmede op het olie-afgifteboekje.

Vanaf 1991 is de CCR echter begonnen met het formuleren van een verdergaand milieubeleid ten aanzien van de Rijnvaart. Hierop hebben betrekking de resoluties als vervat in de protocollen 1991-I-5, 1991-II-5, 1992-I-6, 1992-II-8,9 en 10, 1993-I-8 en 1993-II-6. De uitwerking van dit beleid, dat thans wordt voorbereid in een ad hoc werkgroep Afvalstoffen Rijnvaart, brengt onder meer mee dat het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, het ADN R en het RPR dienden te worden aangepast.

Behalve een overeenkomstige regeling als artikel 1.15 reeds voor oliehoudend afval bevatte is het nieuwe hoofdstuk 15 van het RPR 1995 opgezet om alle afvalstoffen uit de exploitatie van het schip te bestrijken. Deze worden onderverdeeld in scheepsbedrijfsafval en afval dat verband houdt met de lading. Wat de laatste categorie betreft kon tijdens de CCR-vergadering van 1 december 1993 nog geen overeenstemming over een definitieve regeling in het RPR 1995 worden bereikt. Bij zijn resolutie, protocol 1993-II-19, heeft de CCR echter wel geconstateerd dat bepalingen met betrekking tot ladingafval kunnen worden vastgesteld zodra de betrokken staten de nodige regelingen voor de ontvangst en verwerking van die afvalstoffen aan de wal hebben gerealiseerd.

Voor de betreffende regeling ten aanzien van het ladingafval in het RPR 1995 worden bij genoemde resolutie reeds de artikelen 15.03, 15.06 en 15.07 alsmede nieuwe bijlagen 9, 11 en 12 gereserveerd onder vermelding van de grote lijnen van de daarin op te nemen regeling.

Artikel 15.01

Dit artikel bevat de definities van de begrippen die in het nieuwe hoofdstuk worden gebruikt. Deze begripsbepalingen zijn door de CCR eerst neergelegd in de zg. Richtlijnen voor het inzamelen, afgeven en verwijderen van afval in de scheepvaart op de Rijn, waarnaar o.m. in de resolutie, protocol 1991-II-5, wordt verwezen.

Hoewel de systematiek van het reglement misschien zou meebrengen deze begripsbepalingen in artikel 1.01 op te nemen, is hiertoe niet besloten. Het grote aantal hiervan en het feit dat ze uitsluitend op het onderhavige nieuwe hoofdstuk betrekking hebben zou de leesbaarheid van artikel 1.01 sterk hebben verminderd.

Het artikel is onderverdeeld in een onderdeel 1, Algemeen, dat begrippen bevat die in het gehele hoofdstuk worden gebruikt, een onderdeel 2, Scheepsbedrijfsafval, met begrippen uit de artikelen 15.03 tot en met 15.05, en een onderdeel 3, Afval van de lading, waarvan de begrippen vooral zullen voorkomen in nog toe te voegen bepalingen in de artikelen 15.03, 15.06 en 15.07, alsmede in de nieuwe bijlagen 9, 11 en 12.

Artikel 15.02

Het eerste materiële artikel van dit hoofdstuk heeft een zeer algemeen karakter en betreft een soort «goede zeemanschap van het milieu». Overigens is ook in artikel 1.04, dat de traditionele goede zeemanschap regelt, tevens het voorkomen van ernstige beïnvloeding van het milieu als element toegevoegd. Het is de vraag in hoeverre het onderhavige artikel iets aan artikel 1.04 in zijn nieuwe vorm toevoegt, maar de bedoeling is dat de strekking van artikel 15.02 ruimer is dan de verkeersdeelname van het schip. Het onderhavige hoofdstuk strekt zich aldus uit tot gedragingen, waaronder laden en lossen, die geen direct verband houden met de deelneming aan de Rijnvaart in nautisch-technische zin.

Artikel 15.03

Dit artikel houdt een algemeen lozingsverbod in van scheepsbedrijfsafval. Zodra hierover in de CCR overeenstemming kan worden bereikt zal hieraan een overeenkomstig verbod tot het lozen van ladingafval worden toegevoegd.

Het eerste lid komt voor wat betreft het lozen van olieresten overeen met het oude artikel 1.15, derde lid. Het verbod is echter uitgebreid tot alle soorten scheepsbedrijfsafval en betreft thans derhalve ook afgewerkt vet, slops, huisvuil en klein chemisch afval.

Het tweede lid geeft een zelfde regeling als het oude artikel 1.15, tweede lid.

Protocol 1993-II-19 kondigt aan dat in dit artikel verder een verbod voor het lozen van ladingafval en afvalwater, dat ladingresten bevat, dient te worden opgenomen, en voorts een nieuwe bijlage 9 waarin normen voor aanvaardbaarheid voor het milieu en voor het lozen van waswater, regenwater en ballastwater met ladingresten dienen te worden vastgesteld.

Artikel 15.04

Dit artikel betreft de behandeling aan boord van alle afvalstoffen die tot het scheepsbedrijfsafval behoren. De bepalingen betreffen zowel het direct voorkomen van verontreiniging als het vergemakkelijken van de afgifte van het betreffende afval. Het verbod van het tweede lid, onder c, komt overeen met het oude artikel 1.15, zesde lid, maar is wat genuanceerd.

Artikel 15.05

De regeling van het eerste en tweede lid van dit artikel komt overeen met die van het oude artikel 1.15, vierde lid, zoals deze regeling reeds was aangepast bij tijdelijke wijziging met ingang van 1 januari 1991 (protocol 1991-I-18). Als gevolg van het verbod van artikel 15.03, eerste lid, is de betekenis van deze regeling uitgebreid. Het nieuwe model van het olie-afgifteboekje, dat thans in de nieuwe bijlage 10 is opgenomen, was reeds geïntroduceerd met ingang van 1 januari 1991 (protocol 1991-I-19).

Het derde lid regelt het probleem van schepen die niet tot een der Rijnsoeverstaten of België behoren en van zeeschepen. Deze schepen zijn op zich niet ontheven van de plicht om een olie-afgifteboekje te hebben en bij te houden. Echter wanneer zij hun olieresten in de praktijk in derde landen en volgens andere voorschriften afgeven, zullen deze olie-afgifteboekjes geen bewijs van die afgifte kunnen vormen. Deze bepaling maakt het mogelijk dat het bewijs van afgifte ook op andere wijze mag worden geleverd, onder andere door het oliejournaal op grond van het MARPOL-verdrag. Voor Nederlandse zeeschepen is dit

oliejournaal verplicht gesteld bij de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Het vierde lid betreft de afgifte van huisvuil. De betreffende inzamelplaatsen worden thans vrijwel op alle sluizen en in havens door uniform herkenbare borden aangegeven.

Artikel 15.06

Bij dit artikel is vermeld: niet overgenomen. In protocol 1993-II-19 wordt gesteld dat hierin een ladingboek zal dienen te worden geïntroduceerd volgens een model op te nemen in een nieuwe bijlage 11, dan wel volgens een model waarbij het olie-afgifteboekje en een ladingboek worden gecombineerd. Voorts moeten hierin voorschriften worden opgenomen voor een milieuvriendelijke behandeling van de lading, alsmede voor de verwijdering van waswater, regenwater en ballastwater waarin ladingresten voorkomen.

Artikel 15.07

Ook bij dit artikel is vermeld: niet overgenomen. Volgens protocol 1993-II-19 dienen hierin voorschriften met betrekking tot de behandeling van huishoudelijk afvalwater aan boord van grote passagiersschepen te worden opgenomen alsmede met betrekking tot het lozen van dat afvalwater voorzover het voldoet aan in een nieuwe bijlage 11 aan te geven normen.

Artikel 15.08

De onderhavige bilgeboden, die met name in Duitsland en Zwitserland opereren, zijn begrepen onder «toegelaten inrichtingen voor het ontvangen van afval». Zij zijn voorzien van geavanceerde apparatuur voor het scheiden van water en olieresten. Het nieuwe artikel laat het stellen van normen voor het door deze boten te lozen gesepareerde water over aan de nationale wetgeving.

Artikel 15.09

Het verbod de buitenkant van schepen te oliën is overgenomen van het oude artikel 1.15, vijfde lid. Het verbod is uitgebreid tot reinigingsmiddelen die niet in het water mogen komen. Beoogd is de feitelijke invulling terzake over te laten aan de nationale wetgeving. In Nederland geldt voor wat betreft lozingen vanaf schepen de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Deze wet bevat een verbod betreffende de lozing van schadelijke stoffen, verontreinigende stoffen of afvalstoffen. De lozing die het gevolg is van het gebruik van reinigingsmiddelen is daardoor in beginsel verboden. De strekking van de onderhavige bepaling is echter niet elke lozing uit te sluiten doch slechts die lozingen die schade opleveren voor het water. In de praktijk dient derhalve slechts gebruik te worden gemaakt van onschadelijke reinigingsmiddelen. Via voorlichting aan de scheepvaart wordt duidelijk gemaakt welke middelen ongewenst zijn.

Bijlage 1 Letter of lettercombinatie ter onderscheiding van het land waar de thuishaven of de plaats van teboekstelling van een schip is gelegen

Deze bijlage is aangepast tengevolge van de ontwikkelingen in Oost Europa waarbij sinds het RPR 1983 nieuwe staten zijn ontstaan. De nieuwe lettercombinaties voor de Tsjechische Republiek, Croatië, Hongarije, de Republiek Moldova, de Russische Federatie en Slowakije zijn aldus door de betreffende delegaties in de ECE aangekondigd. De overeenkomstige bijlage 1 van het CEVNI zal eveneens worden aangepast.

Bijlage 3 Optische tekens van schepen

Deze bijlage is aangepast aan de nieuwe indeling van hoofdstuk 3.

Bijlage 7 Verkeerstekens van de vaarweg

In deze bijlage was het nieuwe verkeersteken B.11 (Verplichting gebruik te maken van marifoon, waarbij het verplicht te gebruiken marifoonkanaal kan zijn aangegeven) reeds ingevoegd in het RPR 1983 bij protocol 1986-I-26. Dit teken wordt tevens vermeld in artikel 4.05, vijfde lid.

In het RPR 1995 worden voorts toegevoegd de borden A.18 en E.22, respectievelijk het verbod en de toestemming voor het varen met waterscooters.

Vervallen is het teken E.12a, Waarschuwing voor uitvarende schepen. Zie de toelichting bij artikel 6.16.

Bijlagen 9 tot en met 13

Van de overige bijlagen zijn de oude bijlagen 9, 10 en 11 vervallen. Zie de toelichting bij artikel 3.14.

De oude bijlage 12, Voorschriften betreffende de reden op de Rijn, is thans hoofdstuk 14 geworden.

De oude bijlage 13, Model van het olie-afgifteboekje, is thans bijlage 10 geworden. Voor het olie-afgifteboekje was reeds een nieuw model geïntroduceerd bij protocol 1990-I-19. Dit model is thans nog redactioneel aangepast aan het nieuwe hoofdstuk 15.