

---

## 437

### **Besluit van 1 september 1995, houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement)**

---

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 13 april 1995, nr. RV 190027, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

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

De Raad van State gehoord (advies van 18 juli 1995, no. W09.95. 0190);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 18 augustus 1995, nr. RV202904, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2, derde lid, wordt na «onderdelen x» ingevoegd: , x.1.

B

Artikel 4 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het eerste lid wordt na «4A.02, eerste lid, onderdelen a» «en c» vervangen door: en b, wordt na «6.32, tweede lid,» ingevoegd: 9.07, eerste en tweede lid, wordt «10.07, eerste en tweede lid, 10.07a, eerste lid, en 10.07b, eerste lid» vervangen door: 10.07, eerste lid, en 10.07a, eerste lid, vervalt het woord «en» vóór «6.32» en vervallen de woorden «van Deel I en» en «van Deel II»;

2°. In het tweede lid wordt in plaats van «litt. a» gelezen: onderdeel a, en vervallen de woorden «van Deel I»;

---

<sup>1</sup> Stb. 1983, 682, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 augustus 1995, Stb. 398.

3°. In het derde lid vervallen de woorden «4A.01, vierde lid, en», «van Deel I en» en «van Deel II»;

4°. In het vierde lid wordt na «artikel 4A.01, eerste» gelezen: en vijfde lid, vervalt de vermelding «litt. b», wordt in plaats van «6.30, zevende lid,» gelezen: 6.30, zesde lid, en vervallen de woorden «van Deel I»;

5°. In het vijfde lid vervallen de woorden «4 A.01, vierde en zesde lid, en», «van Deel I» en «van Deel II»;

6°. Het zesde lid vervalt;

7°. Het zevende lid wordt vernummerd tot zesde lid en in dit lid wordt in plaats van «artikel 10.07b, eerste lid, van deel II» gelezen: artikel 10.07a, eerste lid.

C

Artikel 7 komt teluiden:

#### **Artikel 7**

De besluiten, bedoeld in de artikelen 4 en 5, worden in de Staatscourant geplaatst.

D

Artikel 7a komt te luiden:

#### **Artikel 7a**

Overtreding van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, met uitzondering van de artikelen 1.01, 1.02, tweede en vierde lid, 3.01, vijfde, zesde en zevende lid, 3.01a, 3.25, derde lid, 5.01, derde en vierde lid, 6.01, eerste lid, 6.02, eerste lid, 6.29, eerste lid, 6.32, eerste lid, 9.01, 10.01, 12.01, 12.02 en 12.03, dan wel overtreding van de aan ontheffingen verbonden voorschriften, vormt een strafbaar feit.

E

Artikel 9 vervalt.

### **ARTIKEL II**

Het Binnenvaartpolitiereglement<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In onderdeel i wordt na «- een vissersschip;» toegevoegd:

– een duwbak;

2°. Na onderdeel x wordt een nieuw onderdeel x.1 ingevoegd, luidende:  
x.1. waterscooter: een snelle motorboot, gebouwd of ingericht om door één of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen;

3°. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel aa door een puntkomma wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:

bb. ADNR: het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn.

<sup>2</sup> Stb. 1983, 682, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 augustus 1995, Stb. 398.

B

Artikel 1.02 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een schip, met uitzondering van een duwbak, en een samenstel moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die het schip of het samenstel voert. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper.

Onder schipper wordt tevens verstaan degene die de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.

2°. Het vierde lid komt te luiden:

4. Indien een stilliggend schip geen schipper heeft,

a. is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.02, eerste lid, 3.01, vierde lid, 3.05, 3.06, 3.07, 3.20 tot en met 3.26, 3.29, 3.31, 3.32, 3.33, 7.01, derde lid, 7.08, 9.03, tweede lid, en 10.07;

b. is de wachtsman bedoeld in artikel 7.08, eerste lid, dan wel de persoon die op grond van artikel 7.08, tweede lid, met het toezicht op het schip is belast, verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.12, eerste en tweede lid, 1.13, 1.14, 1.15, 1.17, 3.01, vierde lid, 3.05, 3.06, 3.07, 3.20 tot en met 3.26, 3.29, 3.31, tweede lid, 3.32, tweede lid, 3.33, tweede lid, 4.05, tweede lid, 7.01, derde lid, 7.09, 7.10, 7.11 en 9.03, tweede lid.

C

Aan artikel 1.03 wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

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 een schip bepaalt, is eveneens verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement.

D

Artikel 1.04 komt te luiden:

**Artikel 1.04**

*Vorzorgsmaatregelen*

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemannschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, 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, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

E

Artikel 1.10 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. de bescheiden vereist door het ADN, Rn 10 381 en 210 381;

2°. Aan het eerste lid worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

g. het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 3 van de Binnenscheepwet, dan wel een document als bedoeld in artikel 4 van die wet;

h. het certificaat bedoeld in artikel 3.02, tweede lid.

F

In artikel 1.17, tweede lid, wordt «de artikelen 3.27 en 3.41» vervangen door artikel 3.25.

G

Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:

1°. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

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

2°. Het derde lid komt te luiden:

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

H

Hoofdstuk 3 komt te luiden:

### **HOOFDSTUK 3. OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN**

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

##### **Artikel 3.01**

###### *Toepassing*

1. Op een varend schip zijn de artikelen 3.08 tot en met 3.18 van toepassing. Op een varend drijvend voorwerp en een varende drijvende inrichting is artikel 3.19 van toepassing.

2. Op een stilliggend schip zijn de artikelen 3.20 tot en met 3.22 en 3.24 tot en met 3.26 van toepassing. Op een stilliggend drijvend voorwerp en een stilliggende drijvende inrichting zijn de artikelen 3.23 en 3.26 van toepassing.

3. De artikelen 3.21, 3.23 en 3.26 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevoeren.

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

5. 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 één schip van dezelfde afmetingen.

6. Een vóór een sluis liggend schip dat wacht om te worden geschut en een vóór een beweegbare brug stilliggend schip dat wacht tot het doorvaren wordt toegestaan mogen de lichten en dagtekens blijven voeren, die zijn voorgeschreven voor een varend schip.

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

##### **Artikel 3.01a**

###### *Begripsbepalingen*

In dit reglement wordt verstaan onder:

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

### **Artikel 3.02**

#### *Lichten en navigatielantaarns*

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren gelijkmatig zijn.
2. Een schip mag slechts de navigatielantaarns gebruiken:
  - a. waarvan de lantaarnhuizen, de uitrusting en de lichtbronnen het keurmerk dragen dan wel voorzien zijn van het certificaat voorgeschreven in de voorschriften die krachtens artikel 1.01, onder p en q, zijn vastgesteld, 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 bovenvermelde voorschriften te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.

### **Artikel 3.03**

#### *Borden, vlaggen, en wimpels*

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

### **Artikel 3.04**

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

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten, die een schip ingevolge dit reglement moet voeren, mogen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.

2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.

3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen tenminste als volgt zijn:

a. voor cylinders: een hoogte van 80 cm en een middellijn van 50 cm;

b. voor bollen: een middellijn van 60 cm;

c. voor kegels: een hoogte van 60 cm en een middellijn van het grondvlak van 60 cm, zodanig dat de middellijn van het grondvlak niet meer is dan de hoogte;

d. voor ruiten: een lengte van de verticale middellijn van 80 cm en van de horizontale middellijn van 50 cm, zodanig dat de lengte van de horizontale middellijn niet meer is dan die van de verticale middellijn.

### **Artikel 3.05**

#### *Verboden tekens*

1. Een schip mag geen andere tekens voeren of tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld en mag niet deze tekens voeren of tonen onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal geen tekens gebruiken die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

### **Artikel 3.06**

#### *Noodlichten*

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

### **Artikel 3.07**

#### *Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden, wimpels of andere voorwerpen*

1. Een schip mag geen lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden, wimpels of andere voorwerpen doen zichtbaar zijn, die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.

2. Een schip mag zijn lichten dan wel zijn verlichting of zijn zoeklichten niet op zodanige wijze gebruiken, dat zij door verblinding gevaar of hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

## AFDELING II. NACHT- EN DAGTEKENS

### *Paragraaf II A. Tekens tijdens het varen*

#### **Artikel 3.08**

##### *Tekens van motorschepen*

1. Een alleenvarend motorschip moet des nachts voeren:
  - a. een toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip op een hoogte van tenminste 5 m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;
  - b. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip, tenminste 1 m lager dan het toplicht;
  - c. een heklicht op het achterschip, zoveel als mogelijk in de lengte-as van het schip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.
2. Een alleenvarend motorschip mag des nachts een tweede toplicht voeren achter het toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip en tenminste 3 m hoger, zodanig dat de horizontale afstand tussen de beide lichten tenminste driemaal de verticale afstand bedraagt. Een schip waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt moet dit tweede toplicht voeren.
3. Een motorschip dat wordt geassisteerd moet voeren:
  - des nachts:  
de in het eerste en tweede lid voorgeschreven lichten;
  - des daags:  
een gele bol op het voorschip op een hoogte van tenminste 5 m.  
Indien dit schip rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, behoeft het de gele bol niet te voeren, doch het mag deze voeren.
4. Bij het varen door de doorvaartopening van een vaste brug of van een beweegbare brug in gesloten toestand dan wel van een ander kunstwerk mogen de in dit artikel bedoelde tekens zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.
5. Dit artikel is niet van toepassing op een veerpont noch op een klein schip. Het eerste lid, onder a, is niet van toepassing op een vissersschip en op een schip dat loodsdiens uitoefent bedoeld in artikel 3.36.

#### **Artikel 3.09**

##### *Tekens van slepen en van motorschepen die assisteren*

1. Het motorschip aan de kop van een sleep, alsmede het motorschip, dat een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteert, moet voeren:
  - des nachts:
    - a. twee toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het bovenste op de in artikel 3.08, eerste lid, onder a, voorgeschreven hoogte en het onderste voor zover mogelijk ten minste 1 m hoger dan de boordlichten;
    - b. boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid, onder b;
    - c. een geel helder of gewoon licht op het achterschip in de lengte-as van het schip, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid, onder c, en dat is aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengten achter het schip;

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

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen, dan wel verscheidene motorschepen tesamen een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteren, moet elk van deze schepen, in plaats van de in het eerste lid bedoelde tekens, voeren:

– des nachts:  
drie toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn telkens met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, het bovenste en het onderste op dezelfde hoogte als voor de in het eerste lid bedoelde toplichten is voorgeschreven;

– des daags:  
de cylinder als voorgeschreven in het eerste lid.

3. Een schip van een sleep dat niet is het motorschip of één der motorschepen, bedoeld in het eerste en tweede lid, moet voeren:

– des nachts:  
een wit helder rondom schijnend licht, op een hoogte van tenminste 5 m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4 m indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;

– 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.

4. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten des nachts, behalve het licht of de lichten voorgeschreven bij het derde lid, een heklicht voeren dat voldoet aan artikel 3.03, eerste lid, onder c. Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.

Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

5. Voor het lager voeren van in dit artikel bedoelde tekens is artikel 3.08, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

6. Indien het in het derde lid bedoelde schip rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag het, in plaats van de bij het derde lid voorgeschreven tekens, voeren:

– des nachts:  
boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid, onder b;

– des daags:  
een gele bol als voorgeschreven in het derde lid, doch behoeft het deze niet te voeren.

7. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op het slepen van een klein schip.

### **Artikel 3.10**

#### *Tekens van duwstellen*

1. Een duwstel moet des nachts voeren:



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

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

De masten waaraan deze lichten 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 zijkanten van het duwstel en op een hoogte van tenminste 2 m. Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid, onder b;

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

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

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

2. Een duwstel dat wordt geassisteerd moet voeren:

– des nachts:

de lichten voorgeschreven bij het eerste lid. De lichten bedoeld in het eerste lid, onder c, 1e, dienen echter gele lichten te zijn;

– des daags:

een gele bol op de duwboot op een hoogte van tenminste 5 m.

3. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde tekens is artikel 3.08, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

4. Een duwstel dat door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen moet de heklichten bedoeld in het eerste lid, onder c, 1e, voeren op de duwboot aan stuurboord; de andere duwboot moet het heklicht bedoeld in het eerste lid, onder c, 2e, voeren.

### **Artikel 3.11**

#### *Tekens van gekoppelde samenstellen*

1. Een gekoppeld samenstel moet des nachts voeren:

a. een toplicht op elk schip. Echter mag op een schip dat geen motorschip is, in plaats van dit licht, worden gevoerd een wit helder rondom schijnend licht, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de toplichten van de motorschepen.

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

b. boordlichten aan de buitenzijden van het samenstel, voorzover mogelijk op onderling dezelfde hoogte en tenminste 1 m lager dan het laagste licht, bedoeld onder a.

Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid, onder b;

c. een heklicht op elk schip.

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

2. Een gekoppeld samenstel dat wordt geassisteerd moet voeren:

– des nachts:

de lichten voorgeschreven bij het eerste lid;

– des daags:

een gele bol, voorop op een hoogte van ten minste 5 m.

3. Indien bij een gekoppeld samenstel het langszijde van het motorschip vastgemaakte andersoortige schip rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag het motorschip, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, de lichten voeren, bedoeld in artikel 3.09, eerste lid, en mag het andersoortige schip voeren:

boordlichten voorop en een heklicht die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid, onder b en c.

4. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde tekens is artikel 3.08, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

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

### **Artikel 3.12**

#### *Tekens van zeilschepen*

1. Een zeilschip moet des nachts voeren:

- a. boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn;
- b. een heklicht.

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

c. twee heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste groen, met een onderlinge afstand van tenminste 1 m, aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kunnen worden gezien.

2. Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt moet des daags voeren:

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

3. Het eerste lid is niet van toepassing op een klein schip. Het eerste lid, onder c, is niet van toepassing op een vissersschip.

### **Artikel 3.13**

#### *Tekens van kleine schepen*

1. Een alleenvarend klein motorschip moet des nachts voeren:

a. een toplicht in de lengte-as van het schip, tenminste 1 m hoger dan de boordlichten. Dit licht moet echter, in plaats van een krachtig licht, een helder licht zijn;

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

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

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

c. een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is.

In plaats van dit heklicht en van het onder a bedoelde toplicht mag een wit rondom schijnend licht worden gevoerd.

2. Een alleenvarend klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 12,964 km per uur mag, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

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

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

5. Een klein zeilschip moet des nachts voeren:
- hetzij boordlichten en een heklicht, zodanig dat de boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg en het heklicht op het achterschip zijn aangebracht. De boordlichten mogen gewone lichten zijn;
  - hetzij boordlichten en een heklicht, verenigd in één lantaarn, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. Dit mag een gewoon licht zijn;
  - hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7 m bedraagt, een wit gewoon rondom schijnend licht op een zodanige hoogte, dat het van alle zijden zichtbaar is. Het schip moet dan bovendien bij het naderen van een ander schip, bij gevaar voor aanvaring, een tweede wit gewoon licht tonen om de aandacht te trekken.
6. Een klein door spierkracht voortbewogen schip moet des nachts een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.
7. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde tekens is artikel 3.08, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

### **Artikel 3.14**

#### *Bijkomende tekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren*

1. Een schip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend teken 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 telkens één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van tenminste 3 m worden gevoerd.
2. Een schip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens 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 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 tenminste 3 m.
3. Een schip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens 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 een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld in één der voorgaande leden, moet, in plaats van dit schip of van deze schepen, de duwboot of het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppeld samenstel het teken of de tekens, vermeld in dat lid, voeren.

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

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

7. Een schip, dat in het bezit is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 282 of Bijlage B2 Rn 210 282, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het eerste lid, mag, indien het gelijktijdig met een schip, dat de tekens bedoeld in het eerste lid moet voeren, wil worden geschut, bij het naderen van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren.

8. De sterkte van de blauwe lichten voorgeschreven in één der voorgaande leden dient tenminste gelijk te zijn aan die van blauwe gewone lichten.

### **Artikel 3.15**

(niet overgenomen)

### **Artikel 3.16**

#### *Tekens van varende veerponten*

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

a. een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van tenminste 5 m. Deze hoogte mag echter worden verminderd, indien de lengte van de pont 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 veerpont aan een langskabel moet des nachts zijn voorzien van een wit helder rondom schijnend licht, tenminste 3 m boven het wateroppervlak.

3. Een vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:

a. een wit helder rondom schijnend licht, bedoeld in het eerste lid, onder a;

b. een groen helder rondom schijnend licht, bedoeld in het eerste lid, onder b, en,

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

### **Artikel 3.17**

#### *Bijkomend teken van varende schepen die recht van voorrang hebben*

Een schip dat recht van voorrang heeft voor de doorvaart op plaatsen waar de volgorde van doorvaren is geregeld en dat van dit recht gebruik wil maken moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend dagteken voeren:

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

### **Artikel 3.18**

#### *Bijkomende tekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden*

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens zo nodig tonen:
  - des nachts:
    - a. een rood licht waarmee heen en weer wordt gezwaaid. In het geval van een klein schip mag dit een wit licht zijn, of
    - b. twee rode gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn;
  - des daags:
    - c. een rode vlag waarmee heen en weer wordt gezwaaid, of
    - d. twee zwarte bollen in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.
2. De in het eerste lid bedoelde tekens vervangen het in bijlage 6 onder A vermelde geluidsein of vullen dat aan. De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.

### **Artikel 3.19**

#### *Tekens van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen*

Onverminderd de bijzondere voorschriften die ingevolge artikel 1.21 kunnen worden gesteld moeten een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting des nachts voeren:

witte heldere rondom schijnende lichten in voldoende aantal om hun omtrek aan te duiden, op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

#### *Paragraaf II B. Tekens tijdens het stilliggen*

### **Artikel 3.20**

#### *Tekens van stilliggende schepen*

1. Een schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt moet des nachts voeren:
  - een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van tenminste 3 m.
  - In plaats van dit licht mogen ook twee 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 schip dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen moet voeren:
  - des nachts:
    - twee witte gewone rondom schijnende lichten waar deze het best kunnen worden gezien, het ene op het voorschip op een hoogte van tenminste 4 m en het andere op het achterschip op een hoogte van tenminste 2 m en tenminste 2 m lager dan het licht op het voorschip;
  - des daags:
    - een zwarte bol op het voorschip, op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.
    - Indien het schip een duwbak, een zeeschipbak of een klein schip is, moet het de bol, in plaats van op het voorschip, voeren op een geschikte plaats.
3. Een duwstel dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen moet voeren:

– des nachts:  
een wit gewoon rondom schijnend licht op elk schip, telkens waar dit het best kan worden gezien, op een hoogte van tenminste 4 m.

Het duwstel behoeft op de duwbakken tezamen niet meer dan vier lichten te voeren, mits de contouren van het duwstel hierdoor goed worden aangegeven.

– des daags:  
een zwarte bol op de duwboot of de duwbotten en op het voorste andersoortige schip of de voorste andersoortige schepen aan de buitenzijden.

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

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

5. De in dit artikel bedoelde tekens behoeven niet gevoerd te worden door een schip:

- a. dat ligt in een vaarweg of in een gedeelte van een vaarweg, aangegeven door de bevoegde autoriteit;
- b. dat ligt in een vaarweg waar varen niet mogelijk dan wel verboden is;
- c. dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt en vanwege aldaar aanwezige verlichting voldoende zichtbaar is;
- d. dat op een veilige ligplaats ligt;
- e. dat ligt op een ligplaats die de bevoegde autoriteit als zodanig heeft aangeduid en waar hij het achterwege laten van het voeren van de tekens heeft toegestaan.

6. Dit artikel is niet van toepassing op schepen, bedoeld in de artikelen 3.22, 3.25, 3.34, tweede lid, en 3.37.

### **Artikel 3.21**

*Bijkomende tekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarrijke stoffen vervoeren*

Artikel 3.14 is eveneens van toepassing op het schip, het duwstel of het gekoppeld samenstel, bedoeld in dat artikel, wanneer het stilligt.

### **Artikel 3.22**

*Tekens van op hun aanlegplaatsen stilliggende veerponten*

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, doven, zodra hij buiten dienst is.

### **Artikel 3.23**

*Tekens van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen*

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

witte gewone rondom schijnende lichten, in voldoende aantal om hun omtrek aan de zijde van het vaarwater aan te duiden, op een zodanige hoogte dat zij van het vaarwater af goed zichtbaar zijn.

Artikel 3.20, vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

### **Artikel 3.24**

#### *Bijkomende tekens voor netten of uitleggers van stilliggende schepen*

Een schip dat op een vaarweg waar stroom loopt een net of een uitlegger in of in de nabijheid van het vaarwater heeft uitstaan, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens, en zodanig dat het zijn net of uitlegger aanduidt, voeren:

– des nachts:

een wit gewoon rondom schijnend licht;

– des daags:

een gele vlag.

### **Artikel 3.35**

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

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

a. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

– des nachts:

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

– des daags:

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

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

– des nachts:

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

– des daags:

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

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

c. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:

– des nachts:

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

– des daags:

een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit;

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

– des nachts:

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

– des daags:

een rood bord op dezelfde hoogte als het rood-witte bord of als het rode

bord, voorgeschreven onder c.

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

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

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

### **Artikel 3.26**

*Bijkomende tekens van schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen en van hun ankers*

1. Een schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat daardoor een gevaar voor de scheepvaart kan worden gevormd, moet des nachts, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend licht voeren:

een tweede wit gewoon rondom schijnend licht:

– hetzij, ingeval op het schip artikel 3.20, eerste, derde of vierde lid, van toepassing is, ongeveer 1 m loodrecht onder het aldaar bedoelde licht; indien in het geval van artikel 3.20, eerste lid, twee van deze lichten zijn aangebracht, moet het bijkomend licht worden gevoerd onder het licht dat het meest nabij het uitstaande anker is aangebracht;

– hetzij, ingeval op het schip artikel 3.20, tweede lid, van toepassing is, ongeveer 1 m loodrecht onder het aldaar bedoelde licht op het voorschip.

2. Een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting waarvan één of meer ankers zodanig zijn uitgezet, dat daardoor een gevaar voor de scheepvaart kan worden gevormd, moeten van de in artikel 3.23 bedoelde lichten het licht dan wel elk van de lichten dat zich het meest nabij dit anker dan wel deze ankers bevindt vervangen door:

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

3. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting moeten het anker of elk van de ankers bedoeld in het eerste en tweede lid aanduiden door:

een gele boei voorzien van een radarreflector.

4. Een drijvend werktuig waarvan één of meer ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen moet dit anker dan wel elk van deze ankers aanduiden door:

– des nachts:

een boei voorzien van een wit gewoon rondom schijnend licht en een radarreflector;

– des daags:

een gele boei voorzien van een radarreflector.

## **AFDELING III. BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS**

### **Artikel 3.27**

*Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren*

Een schip van toezichthoudende ambtenaren mag om zich kenbaar te maken, als bijkomend teken een blauw gewoon rondom schijnend flinkerlicht tonen. Hetzelfde geldt voor een brandweerboot, die hulp biedt of daartoe op weg is.



### **Artikel 3.28**

#### *Bijkomend teken van schepen die werkzaamheden in of nabij het vaarwater uitvoeren*

Een schip dat in of nabij het vaarwater werkzaamheden uitvoert mag, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend teken, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, tonen:

een geel helder of gewoon rondom schijnend flikkerlicht.

### **Artikel 3.29**

#### *Bijkomende tekens bescherming hinderlijke waterbeweging*

1. De in het tweede lid vermelde schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen, die beschermd willen worden tegen hinderlijke waterbeweging veroorzaakt door het langsvaren van andere schepen of drijvende voorwerpen, mogen, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens tonen:

– des nachts:

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

– des daags:

een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat elk bord van alle zijden zichtbaar is. De borden mogen worden vervangen door vlaggen van dezelfde kleur.

2. De schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen, die de in het eerste lid bedoelde tekens mogen tonen, zijn:

a. schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die zwaar zijn beschadigd of in het vaarwater werkzaamheden verrichten, 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*

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

– hetzij: des nachts een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid, en des daags een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;

– hetzij: vuurpijlen, lichtkogels, parachutelichten of rookbommen dan wel vlammen;

– hetzij: des daags een vlag met daarboven of daaronder een bol of een daarop gelijkend voorwerp.

2. Deze tekens vervangen de in artikel 4.01, vierde lid, vermelde geluidsseinen of vullen deze aan.

3. Een schip dat medische hulp wil inroepen, mag geven:

vier korte stoten, gevolgd door één lange stoot.

### **Artikel 3.31**

#### *Teken van het verbod van toegang aan boord*

1. Indien op grond van wettelijke bepalingen de toegang aan boord van een schip voor onbevoegden is verboden, moet het schip dit aan boord of bij de loopplank aanduiden door:

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

In afwijking van artikel 3.03, derde lid, mag de doorsnede van deze borden ongeveer 60 cm bedragen.

2. Des nachts moeten deze borden zodanig zijn verlicht dat zij duidelijk zichtbaar zijn.

### **Artikel 3.32**

#### *Teken van het verbod te roken*

1. Indien op grond van wettelijke bepalingen het roken aan boord van een schip in het algemeen is verboden, moet het schip dit aan boord of bij de loopplank aanduiden door:

één of meer ronde borden, aan beide zijden wit met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een rokende sigaret.

In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 60 cm bedragen.

2. Des nachts moeten deze borden moeten zodanig zijn verlicht dat zij duidelijk zichtbaar zijn.

### **Artikel 3.33**

#### *Teken van het verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen*

1. Indien het op grond van wettelijke bepalingen is verboden dichtbij een schip evenwijdig daaraan ligplaats te nemen, 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 en een rode diagonale balk en met, in zwart, de letter P en de driehoek aan beide zijden wit met, in zwart, cijfers die de afstand in meters aangeven waarbinnen geen ligplaats mag worden genomen.

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

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

## **AFDELING IV. BIJKOMENDE TEKENS VAN BIJZONDERE SCHEPEN**

### **Artikel 3.34**

#### *Bijkomende tekens van beperkt manoeuvreerbare schepen*

1. Een schip dat wegens de uitvoering van werkzaamheden in het vaarwater beperkt is in zijn mogelijkheden om voor andere schepen uit te wijken overeenkomstig de vaarregels van dit reglement en dat deswege door zijn positie of zijn gedrag aanleiding kan geven tot een gevaarlijke situatie moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

– des nachts:  
drie heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn, het bovenste en het onderste rood en het middelste wit;

– des daags:  
een zwarte bol, een zwarte ruit en een zwarte bol in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

2. Indien de doorvaart niet aan beide zijden van het schip vrij is, moet het schip behalve de in het eerste lid bedoelde tekens voeren:

– des nachts:  
a. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
twee rode heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m;

b. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m;

– des daags:  
c. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is:  
twee zwarte bollen in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m;

d. aan de zijde waar de doorvaart vrij is:  
twee zwarte ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

Deze lichten, bollen en ruiten mogen niet hoger zijn aangebracht dan het laagste van de lichten of bollen bedoeld in het eerste lid, en zij moeten tenminste 2 m daarvan verwijderd zijn.

### **Artikel 3.35**

#### *Bijkomende tekens van mijnenopruimingsschepen*

Een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

– des nachts:  
drie groene heldere of gewone rondom schijnende lichten, één aan of nabij de top van de mast op het voorschip en één aan elk uiteinde van de ra van deze mast;

– des daags:  
drie zwarte bollen op dezelfde plaatsen als de hierboven bedoelde groene lichten.

Deze lichten of dagtekens duiden aan dat het voor andere schepen gevaarlijk is het schip dichterbij te naderen dan 1000 m.

### **Artikel 3.36**

#### *Bijkomende tekens van loodsboten*

Een schip dat loodsdienst uitoefent moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

– des nachts:  
een wit helder of gewoon rondom schijnend licht en een rood helder of gewoon rondom schijnend licht in een verticale lijn, het bovenste wit en het onderste rood, aan of nabij de top van de mast op het voorschip;

– des daags:  
een blauwe vlag met, in wit, de letter L aan of nabij de top van de mast op het voorschip.

### **Artikel 3.37**

#### *Bijkomende tekens van vissersschepen*

1. Een vissersschip dat door het water een treil of ander vistuig voortsleept moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

– des nachts:

een groen helder of gewoon rondom schijnend licht en een wit helder of gewoon rondom schijnend licht in een verticale lijn met een onderlinge afstand van tenminste 1 m, het bovenste groen en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat het onderste zich tenminste 2 m boven de boordlichten bevindt;

– des daags:

twee zwarte kegels met de punten tegen elkaar in een verticale lijn op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

Het schip moet des nachts een toplicht in de lengte-as van het schip achter en hoger dan het groene licht voeren. Ingeval de lengte van het schip minder dan 50 m bedraagt behoeft het dit toplicht niet te voeren, maar mag het dit voeren.

2. Een vissersschip dat bezig is met de uitoefening van de visserij anders dan bedoeld in het eerste lid moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

de in het eerste lid vermelde bijkomende tekens, met dien verstande dat het groene heldere of gewone rondom schijnende licht wordt vervangen door een rood helder of gewoon rondom schijnend licht en het schip niet het toplicht mag voeren;

en voorts, indien het vistuig meer dan 150 m, horizontaal gerekend, uitstaat, in de richting van het vistuig:

– des nachts:

een wit gewoon rondom schijnend licht op een horizontale afstand van tenminste 2 m en ten hoogste 6 m uit het rode en het witte licht en op een zodanige hoogte dat het zich niet hoger dan dit witte licht en niet lager dan de boordlichten bevindt;

– des daags:

een zwarte kegel met de punt naar boven.

### **Artikel 3.38**

#### *Bijkomend teken van schepen gebruikt bij het beoefenen van de onderwatersport*

1. Een schip dat gebruikt wordt voor het beoefenen van de onderwatersport moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend dagteken voeren:

een replica van de internationale seinvlag «A», vervaardigd van niet buigzaam materiaal en met een hoogte van tenminste 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

Des nachts moet dit teken zodanig zijn verlicht dat het duidelijk zichtbaar is.

2. Het schip mag, in plaats van dit teken, de tekens voeren vermeld in artikel 3.34, eerste lid.

I

In artikel 4.01, vierde lid, wordt «artikel 3.46, eerste lid» vervangen door: artikel 3.30, eerste lid.

## J

Artikel 4.04, eerste lid, komt te luiden als volgt:

1. Tankschepen, die de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste of tweede lid, moeten voeren, en schepen, die de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, moeten voeren, moeten ingeval van een gebeurtenis of ongeval, waardoor gevaarlijke stoffen die door deze schepen worden vervoerd zouden kunnen vrijkomen, als geluidsssein achtereenvolgens één korte stoot en één lange stoot geven.

## K

Artikel 4A.01 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het opschrift vóór het vijfde lid vervalt en het opschrift van het artikel komt te luiden:

*Gebruik van en uitrusting met marifoon.*

2°. Het vierde lid komt te luiden:

4. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor de kanalen voor het schip- –schipverkeer, de nautische informatie en voor het verbinding hebben met de voor de scheepvaart ingestelde diensten en die goed functioneert.

Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet met deze marifooninstallatie gelijktijdig op twee kanalen kunnen worden uitgeluisterd.

3°. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet de marifooninstallatie op ontvangst hebben ingeschakeld. Het moet op de voor het schip- –schipverkeer dan wel voor de nautische informatie aangewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten geven.

Op de in bijlage 9 bedoelde vaarwegen moet het schip de kanalen voor het schip- –schipverkeer en voor de nautische informatie gelijktijdig op ontvangst hebben ingeschakeld.

4°. Het zesde lid vervalt;

5°. Het zevende lid wordt vernummerd tot zesde lid; in dit lid wordt «het vierde, het vijfde en het zesde lid» vervangen door: het vierde en het vijfde lid.

## L

Artikel 4A.02, eerste lid, komt te luiden:

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 binnenvaart is goedgekeurd door de daartoe aangewezen instantie, volgens de daaromtrent vastgestelde voorschriften;

b. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma dat overeenkomstig de daaromtrent vastgestelde regelen is afgegeven; bij goed zicht mag 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, die geschikt is voor de daartoe aangewezen kanalen en die goed functioneert.

## M

In artikel 6.01, tweede lid, wordt «met» vervangen door: moet.

## N

Artikel 6.03 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het tweede lid wordt na «artikelen» in plaats van «6.04a, 6.05 en 6.29» gelezen: 3.17, 6.04a en 6.05;

2°. Aan het tweede lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot door een komma, toegevoegd: doch in ieder geval door het motorschip aan de kop van het samenstel.

## O

Artikel 6.03a wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het tweede lid vervalt de volzin «Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.»;

2°. In het derde lid vervalt de volzin «Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.»;

3°. Een nieuw vierde lid wordt toegevoegd, luidende:

4. Een zeilschip dat het vaarwater opkruist moet, in afwijking van het eerste, het tweede en het derde lid, uitwijken voor een ander schip, dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt. Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

4°. Het vierde lid (oud) wordt vernummerd tot vijfde lid.

## P

In artikel 6.04a, derde lid, wordt «tonen» vervangen door: te tonen.

## Q

In artikel 6.05, vierde lid, vervallen in de laatste volzin de woorden «in zicht zijnd».

## R

In artikel 6.11, onderdeel b, wordt «A.3» vervangen door: teken A.3.

## S

Artikel 6.13 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het derde lid vervalt het woord «dan»;

2°. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het eerste lid geldt niet voor een klein schip, dat wil keren, ten opzichte van een schip, niet zijnde een klein schip. Het tweede lid is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip. Het derde lid geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, ten opzichte van een klein schip. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

## T

Artikel 6.16 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het derde lid vervalt het woord «dan»;

2°. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Het eerste lid geldt niet voor een klein schip ten opzichte van een schip, niet zijnde een klein schip. Het tweede lid is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip. Het derde lid geldt niet voor

een schip, niet zijnde een klein schip, ten opzichte van een klein schip. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste, het derde en het vierde lid van toepassing.

U

Artikel 6.17, tweede lid, komt te luiden:

2. Behalve bij voorbijlopen en bij voorbijvaren op tegengestelde koersen, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat de tekens voorgescreven bij artikel 3.14; tweede en derde lid, voert.

V

Artikel 6.20 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het derde lid wordt «artikel 3.48» vervangen door: artikel 3.29;

2°. In het vierde lid wordt «de artikelen 3.27 en 3.41» vervangen door: artikel 3.25;

3°. In het vierde lid wordt «van elk dezer artikelen» vervangen door: van dit artikel.

W

Artikel 6.21a, eerste lid, komt te luiden:

1. Indien de bevoegde autoriteit dit voorschrijft, moeten een duwstel en een gekoppeld samenstel voor de bestuurbaarheid worden geassisteerd. Overigens mag een duwstel slechts worden geassisteerd indien de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.

X

Artikel 6.21c komt te luiden als volgt:

#### **Artikel 6.21c**

*Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep*

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

2. Als telefoonverbinding mag de marifoon slechts worden gebruikt op de kanalen bestemd voor het verkeer aan boord van schepen.

Y

Artikel 6.22 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het tweede lid komt de eerste volzin te luiden:

Een schip mag niet varen op een vaarweg of op een gedeelte daarvan, aangeduid door een teken A.1a (bijlage 7);

2°. In het derde lid wordt «de artikelen 3.27 en 3.41» vervangen door: artikel 3.25, en wordt «artikel 3.50» vervangen door: artikel 3.34.

Z

In artikel 6.23, eerste lid, vervalt de laatste volzin.

## AA

In artikel 6.26, vijfde lid, wordt in de eerste volzin «D1b» vervangen door: D.1b.

## AB

Artikel 6.28, achtste, negende en tiende lid, komen te luiden:

8. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van tenminste 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, mag een sluis niet invaren indien het niet afzonderlijk zou worden geschut. Een ander schip mag een sluis niet invaren indien het tesamen met een schip of een samenstel, dat deze tekens voert, zou worden geschut.

10. Een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert, mag een sluis niet invaren indien het tesamen met een passagiersschip zou worden geschut. Een passagiersschip mag een sluis niet invaren indien het tesamen met een schip of een samenstel, dat dit teken voert, zou worden geschut.

## AC

Artikel 6.29 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het eerste lid komt te luiden:

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

- a. schepen van toezichthoudende ambtenaren, alsmede brandweerboten, die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;
- b. schepen geladen met verse vis, schaal- of schelpdieren;
- c. schepen waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang heeft verleend.

2°. In het tweede lid wordt «artikel 3.36» vervangen door: artikel 3.17.

## AD

Artikel 6.30, zesde lid, komt te luiden:

6. Een klein schip mag de vaart op de in artikel 10.01 en in de bijlage 9 vermelde vaarwegen slechts voortzetten indien het is uitgerust met een marifooninstallatie voor de kanalen voor het schip- –schipverkeer en de nautische informatie.

Een klein schip dat de vaart op de in artikel 10.01 en bijlage 9 vermelde vaarwegen voortzet dan wel een klein schip dat de vaart op een andere vaarweg voortzet en dat is uitgerust met een marifooninstallatie voor de kanalen voor het schip- –schipverkeer en de nautische informatie moet uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal en aan andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

## AE

Artikel 7.01, derde lid, komt te luiden:



3. 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, dan wel dat daardoor geen schade aan oevers, waterkeringen of werken gelegen in scheepvaartwegen kan ontstaan. Hierbij moet met name rekening worden gehouden met wind, stroom en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

AF

Artikel 7.02 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «dan wel ter uitvoering van artikel 5.08» vervangen door: dan wel krachtens een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken;

2°. In het eerste lid, onderdeel j, wordt «artikel 3.47» vervangen door: artikel 3.33.

AG

In artikel 7.03, eerste lid, onderdeel a, wordt «dan wel ter uitvoering van artikel 5.08» vervangen door: dan wel krachtens een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken.

AH

In artikel 7.04, eerste lid, onderdeel a, wordt «dan wel ter uitvoering van artikel 5.08» vervangen door: dan wel krachtens een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken.

AI

Artikel 7.06 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het eerste lid komt te luiden:

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

2°. Het tweede tot en met zevende lid vervallen en het achtste en negende lid worden vernummerd tot tweede en derde lid.

AJ

Artikel 7.07 komt te luiden:

### **Artikel 7.07**

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

1. Een schip mag geen ligplaats nemen binnen de afstanden ten opzichte van een ander schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, zoals hieronder wordt bepaald:

a. binnen 10 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat het teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert;

b. binnen 50 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, voert;

c. binnen 100 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, voert.

2. Het verbod bedoeld in het eerste lid, onder a, geldt niet:
- a. voor een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat eveneens dit teken voert;
  - b. voor een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het ADNR, Bijlage B1 Rn 10 282 of Bijlage B2 Rn 210 282, 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 een sluis en op de wachtplaatsen van een sluis of van een brug, zomede op andere wachtplaatsen, kleinere afstanden toestaan dan die welke in het eerste lid worden vermeld.
4. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing voor de afstanden binnen welke een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat verplicht is de tekens bedoeld in artikel 3.14 te voeren, geen ligplaats mag nemen van een ander schip.

AK

Artikel 7.08 wordt gewijzigd als volgt:

- 1°. Het eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:
1. Een stilliggend schip, dat is geladen met stoffen, bedoeld in 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 zijn gesteld onder een zich voortdurend aan boord bevindende terzake kundige wachtsman.
- 2°. In het tweede lid wordt in de laatste volzin «zijn» vervangen door: zij.

AL

Het opschrift van hoofdstuk 9 komt te luiden:

**HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE SCHEEP-  
VAART OP DE IN BEHEER BIJ HET RIJK ZIJNDE VAARWEGEN EN  
OP ANDERE MET NAME GENOEMDE VAARWEGEN**

AM

Artikel 9.01 komt te luiden:

**Artikel 9.01**

*Toepassingsgebied*

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 2, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bedoelde vaarwegen voorzover deze in beheer zijn bij het Rijk.
2. Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op de volgende vaarwegen:
- a. het Calandkanaal;
  - b. het Beerkanaal;
  - c. het Hartelkanaal.

AN

Artikel 9.03 wordt gewijzigd als volgt:

- 1°. Het tweede lid komt te luiden:

2. Op een gedeelte van een vaarweg, waar ligplaats nemen is toegestaan, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, evenwel niet:

- a. aan herstelwerkzaamheden worden onderworpen;
- b. worden geladen, gelost of ontgast.

2°. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. In een vlucht- of overnachtingshaven en een werkhaven mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, evenwel niet:

- a. langer dan drie achtereenvolgende dagen ligplaats nemen;
- b. binnen twaalf uren, nadat de onder a bedoelde periode is beëindigd,

opnieuw ligplaats nemen. Het ligplaats nemen wordt geacht te zijn beëindigd indien een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting over tenminste 500 m is verplaatst.

3°. Het derde, vierde en vijfde lid worden vernummerd tot vierde, vijfde en zesde lid.

AO

Artikel 9.04, vierde lid komt te luiden:

4. Op de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen alsmede op de Boven-Merwede, de Beneden-Merwede, de Nieuwe Merwede, het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep, het Volkerak, het Zuid-Vlije, de Krammer, het Zijpe, het Mastgat, het Keeten en de Oosterschelde moeten een varende en een geankerd klein schip bij slecht zicht een goed functionerende radarreflektor voeren.

AP

Artikel 9.06 wordt gewijzigd als volgt:

1°. Het eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. het duwstel niet meer dan zes duwbakken en geen zeeschipbakken bevat;

2°. Het eerste lid, onderdeel i, komt te luiden:

i. geen gevaarlijke stoffen, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 282 of Bijlage B2 Rn 210 282, is vereist, worden vervoerd.

3°. Een nieuw vierde lid wordt toegevoegd, luidende:

4. Op de in bijlage 17, onderdeel d, vermelde vaarwegen mag een duwstel, dat is voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 3 van de Binnenschepenwet of van een document als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel a of c, van die wet, en waarvan de lengte meer bedraagt dan 137 m doch niet meer dan 185 m, slechts varen indien het is voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen, die vanuit de stuurhut kan worden bediend.

4°. Het vierde lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

AQ

Aan het slot van hoofdstuk 9 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 9.07**

##### *Meld-, uitluister- en communicatieplicht*

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zich melden op het door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal, overeenkomstig de daartoe gestelde regels:

a. bij het passeren van teken B.11 (bijlage 7), behoudens wanneer het zich reeds op grond van onderdeel b heeft gemeld;

b. wanneer het in aanloop is naar de Maasmond, de haven van Scheveningen, het Noordzeekanaal, de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder en de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee;

c. tijdig voor vertrek van een plaats binnen één van de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen.

2. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet op een vaarweg waarop teken B.11 (bijlage 7) van toepassing is, op de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen, en tijdens de aanloop naar, en de afvaart van, de in het eerste lid, onder b, genoemde vaarwegen, uitluisteren en zo nodig deelnemen aan de ter plaatse gevoerde communicatie op het door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal, overeenkomstig de daartoe gestelde regels.

3. De in het eerste lid bedoelde meldplicht is tevens van toepassing op een klein schip, wanneer het een schadelijke stof als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, of een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965 vervoert.

4. De in het tweede lid bedoelde uitluister- en communicatieplicht is tevens van toepassing op een klein schip, wanneer het de in het derde lid bedoelde stoffen vervoert, of wanneer het een klein schip betreft dat is uitgerust met een marifooninstallatie.

5. De in het eerste lid, onder b, bedoelde meldplicht is niet van toepassing op een in aanloop zijnd schip, dat zich reeds in de Nederlandse territoriale zee op grond van een ander scheepvaartreglement moet melden.

6. De in het tweede lid bedoelde uitluister- en communicatieplicht is niet van toepassing op een in aanloop of in afvaart zijnd schip, dat reeds in de Nederlandse territoriale zee op grond van een ander scheepvaartreglement moet uitluisteren en communiceren.

7. De in het eerste en tweede lid bedoelde regels kunnen betrekking hebben op het gebruik van bepaalde communicatiemiddelen aan boord van het schip, het melden van aankomst, vertrek of positie van het schip, alsmede op gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.

AR

Artikel 10.07 vervalt en de artikelen 10.07a en 10.07b worden vernummerd tot 10.07 en 10.07a.

AS

In artikel 12.02, vierde lid, wordt «artikel 3.29, eerste en tweede lid» vervangen door: artikel 3.09, eerste en tweede lid, en «artikel 3.29, derde lid» door: artikel 3.09, derde lid.

AT

De bijlage 1 wordt aangepast en komt te luiden:

## BIJLAGE 1

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

A	: Oostenrijk
B	: België
BG	: Bulgarije
CH	: Zwitserland
CZ	: Tsjechische Republiek
D	: Duitsland
F	: Frankrijk
HRV	: Croatia
HU	: Hongarije
I	: Italia
L	: Luxemburg
MD	: Republiek Moldova
N	: Nederland
NO	: Noorwegen
P	: Portugal
PL	: Polen
R	: Roemenië
RU/RUS	: Russische Federatie
SK	: Slowakije

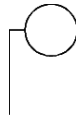
AU

De bijlage 3 wordt aangepast en komt te luiden:

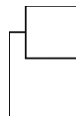
### BIJLAGE 3 OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

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. Gebruikte symbolen



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



vast licht dat schijnt over een beperkte boog van de horizon. Een voor de waarnemer niet zichtbaar licht is met een punt in het midden aangeduid



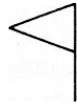
flikkerlicht



facultatief licht



vlag of bord (artikel 3.03)



wimpel (artikel 3.03)



bol (artikel 3.04)



cylinder (artikel 3.04)



kegel (artikel 3.04)



ruit (artikel 3.04)

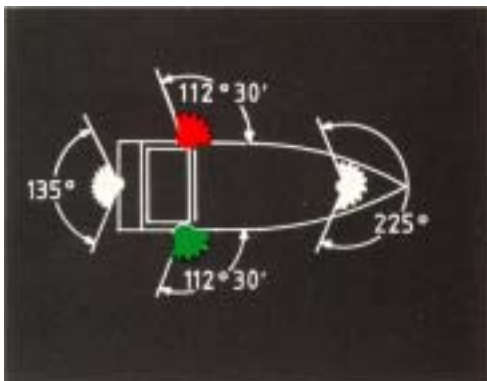


radarreflektor

Lichten

Schets

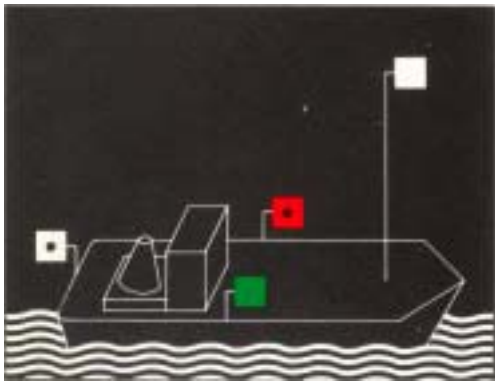
Dagtekens



1

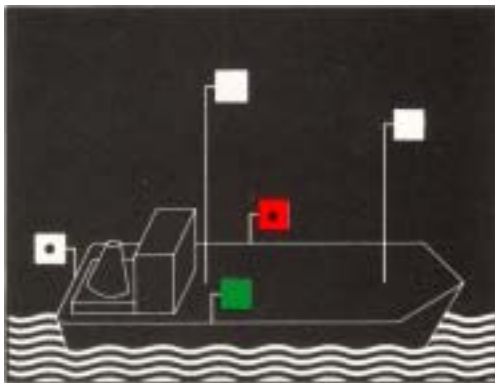
Artikel 3.01a: Begripsbepalingen.

Boog van de horizon waarover toplicht, boordlichten en heklicht schijnen.



2

Artikel 3.08, lid 1: Alleenvarend motorschip.

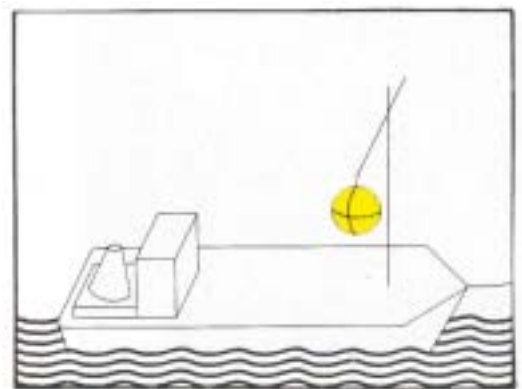


3

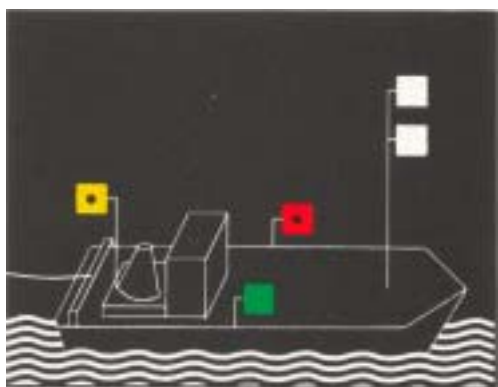
Artikel 3.08, lid 2: Alleenvarend motorschip dat een tweede toplicht voert. Schepen langer dan 110m moeten dit tweede toplicht voeren.



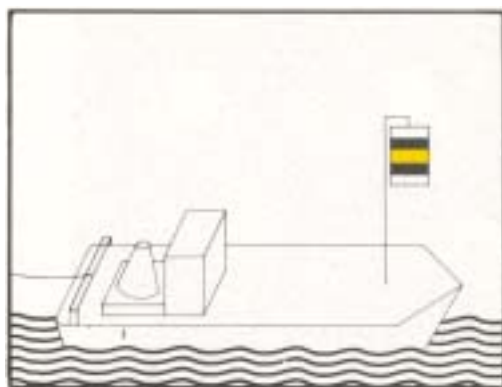
4



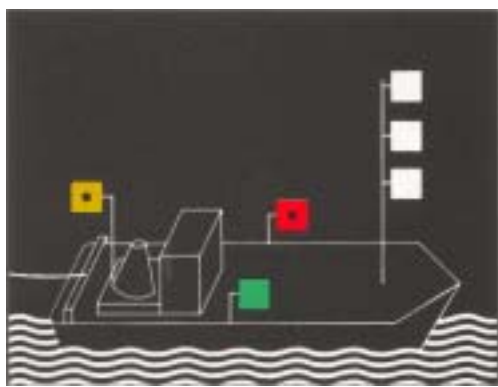
Artikel 3.08, lid 3: Motorschip dat wordt geassisteerd.



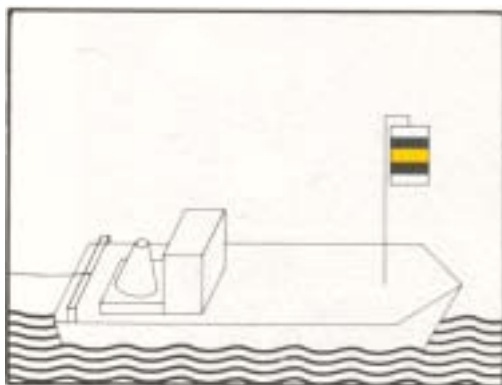
5



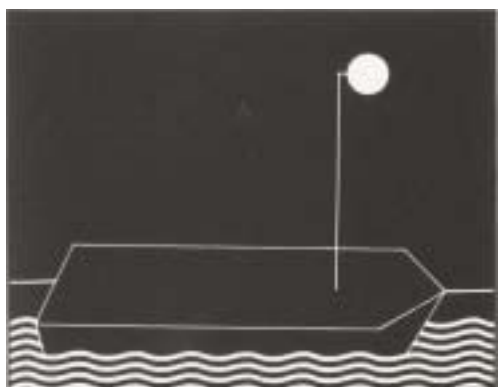
Artikel 3.09, lid 1: Motorschip dat sleept of assisteert.



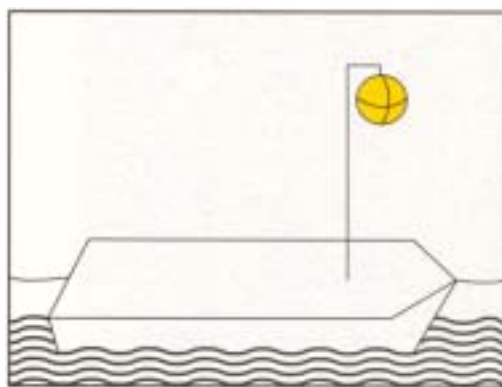
6



Artikel 3.09, lid 2: Motorschepen die, niet in kiellinie varend, slepen of assisteren.

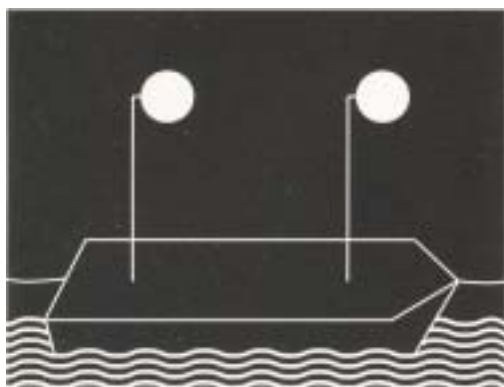


7

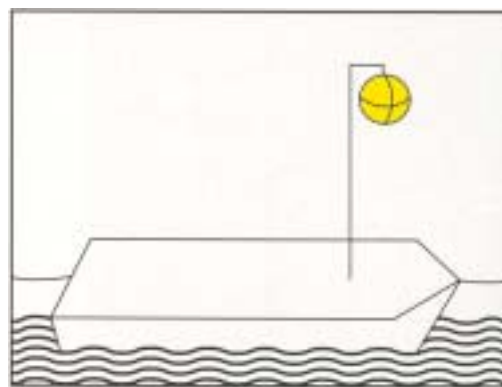


Artikel 3.09, lid 3: Gesleept schip.

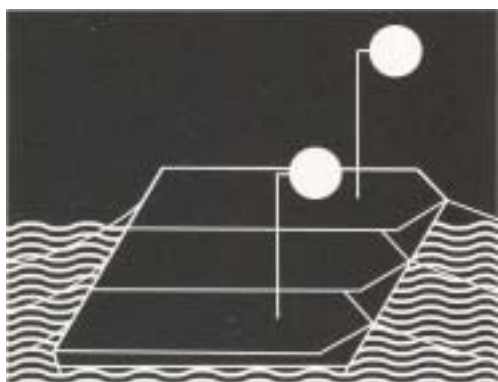




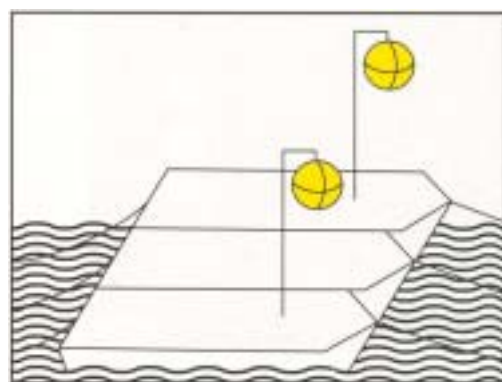
8



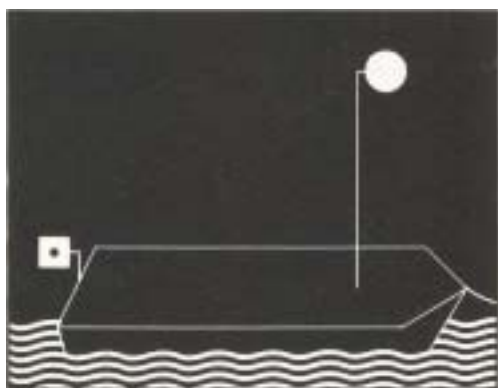
Artikel 3.09, lid 3 onder a: Gesleept schip langer dan 110 m.



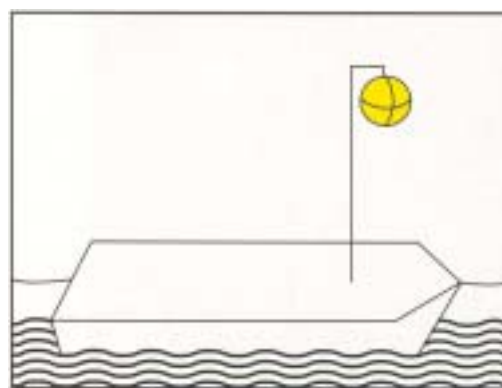
9



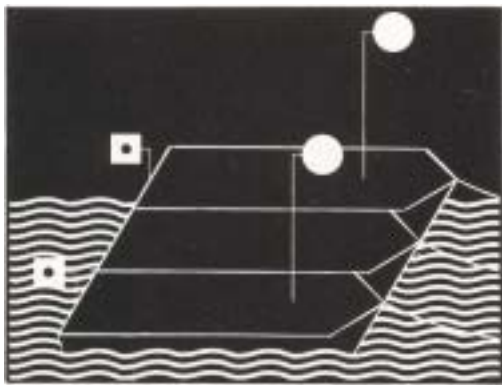
Artikel 3.09, lid 3 onder b: Lengte in een sleep bestaande uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen.



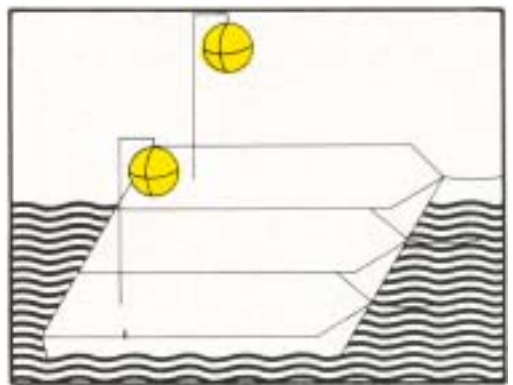
10



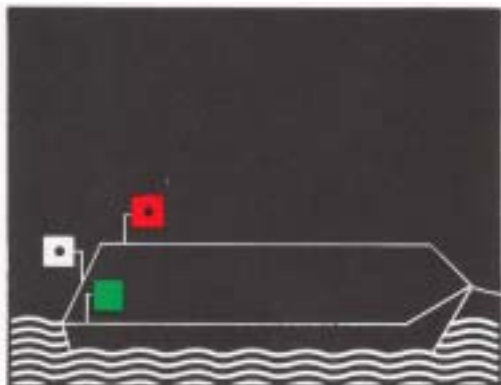
Artikel 3.09, lid 4: Laatste lengte van een sleep.



11

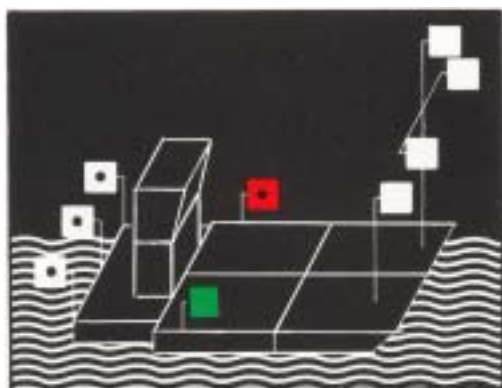


Artikel 3.09, lid 4: Laatste lengte van een sleep bestaande uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen.



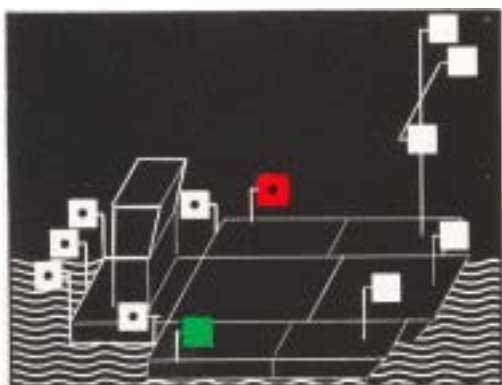
12

Artikel 3.09, lid 6: Een schip van een sleep, dat direct van zee of direct naar zee wordt gesleept.



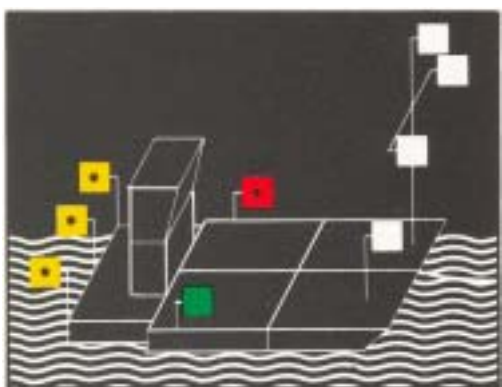
13

Artikel 3.10, lid 1: Duwstel.

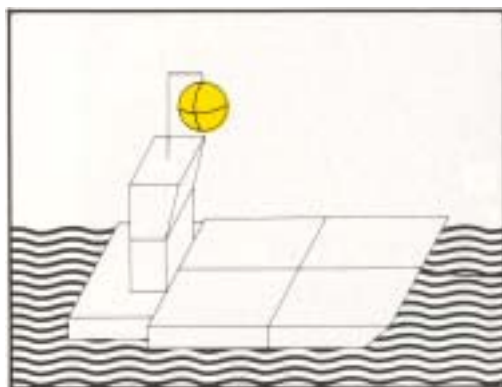


14

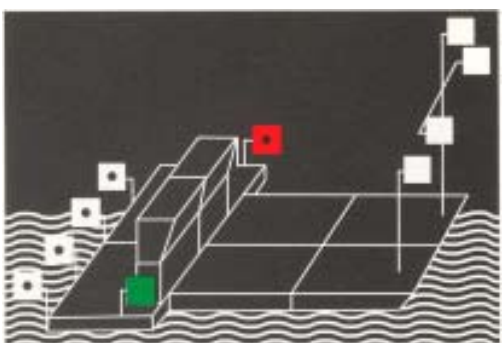
Artikel 3.10, lid 1 onder c. 2e: Duwstel waarbij op de schepen (aan de buitenzijden), die van achteren over de volle breedte zichtbaar zijn, heklichten worden gevoerd.



15

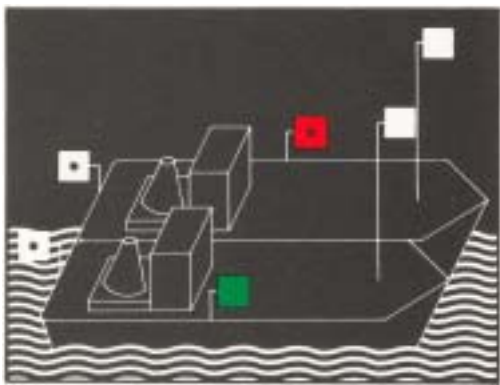


Artikel 3.10, lid 2: Duwstel dat wordt geassisteerd.



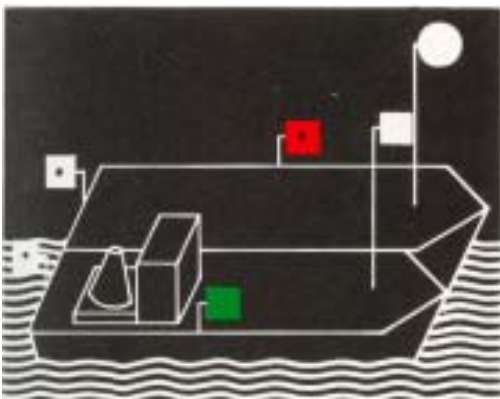
16

Artikel 3.10, lid 4: Twee duwboten.



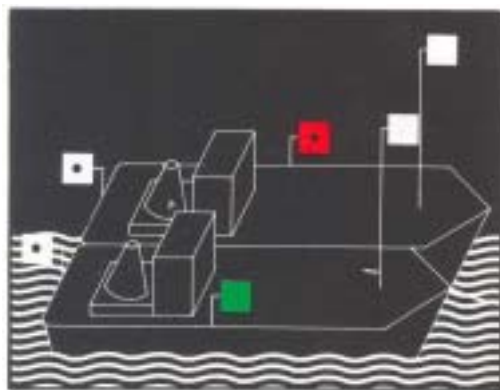
17

Artikel 3.11, lid 1: Gekoppeld samenstel; twee motorschepen.

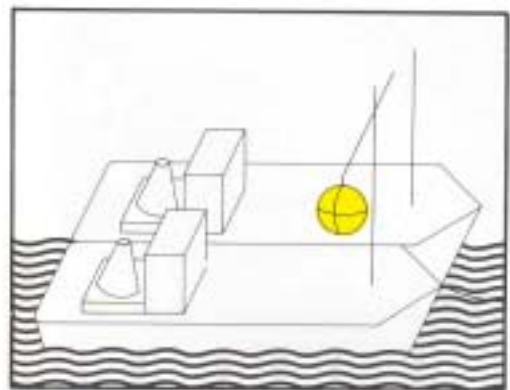


18

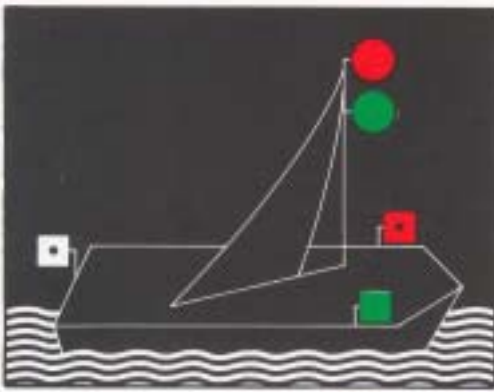
Artikel 3.11, lid 1: Gekoppeld samenstel; een motorschip en een schip dat geen motorschip is.



19

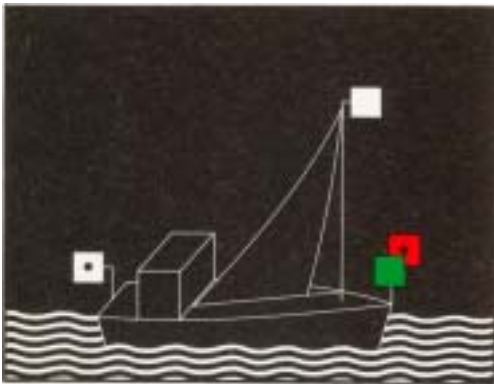


Artikel 3.11, lid 2: Gekoppeld samenstel dat wordt geassisteerd.



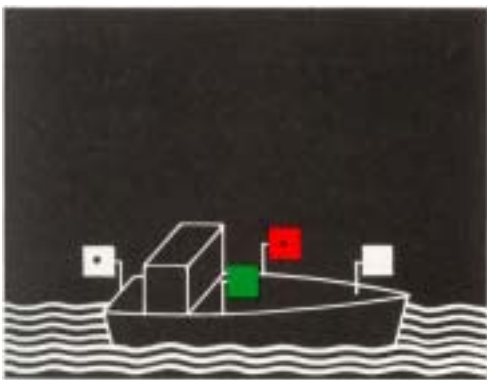
20

Artikel 3.12: Groot zeilschip.



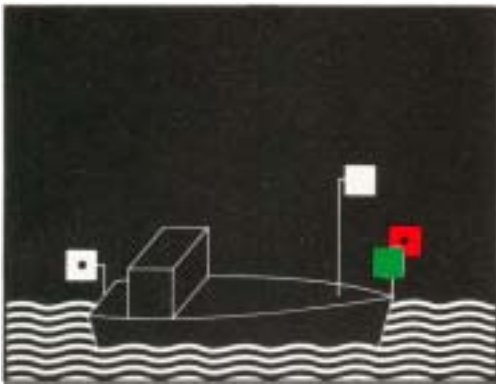
21

Artikel 3.12, lid 3: Schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt.



22

Artikel 3.13, lid 1: Alleenvarend klein motorschip.



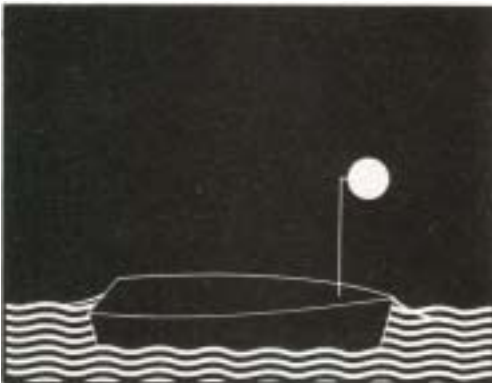
23

Artikel 3.13, lid 1: Alleenvarend klein motorschip dat de boordlichten onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd aan of nabij de boeg voert.



24

Artikel 3.13, lid 1: Alleenvarend klein motorschip dat in plaats van toplicht en heklicht een wit rondom schijnend licht voert.



25

Artikel 3.13, lid 2: Alleenvarend klein open motorschip korter dan 7 m, waarvan de hoogst bereikbare snelheid 12,964 km/uur bedraagt.



26

Artikel 3.13, lid 4: Klein schip dat wordt gesleept dan wel langsijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen.



27

Artikel 3.13, lid 5: Klein zeilschip.



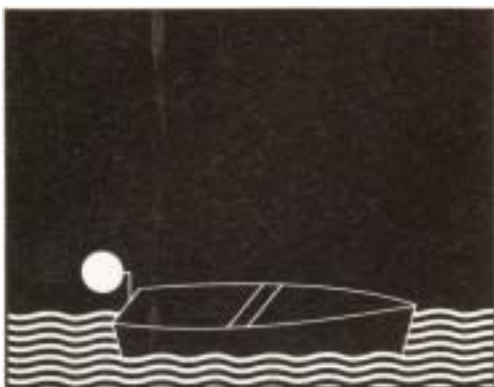
28

Artikel 3.13, lid 5: Klein zeilschip waarbij de boordlichten en het heklicht in één lantaarn aan de top van de mast verenigd zijn.



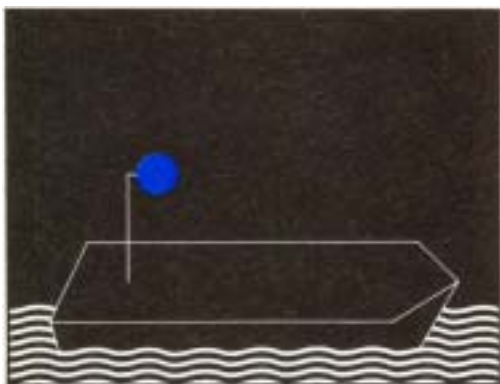
29

Artikel 3.13, lid 5: Klein zeilschip korter dan 7 m. Het tweede licht uitsluitend te tonen bij het naderen van een ander schip bij gevaar voor aanvaring.

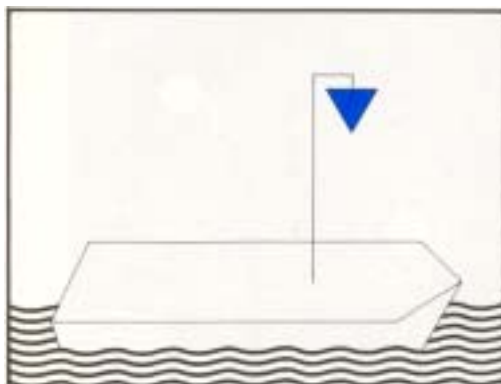


30

Artikel 3.13, lid 6: Door spierkracht voortbewogen klein schip.

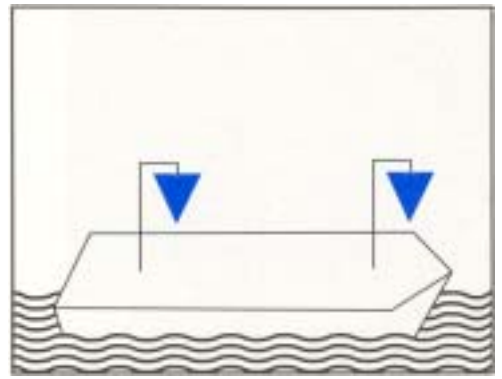


31a

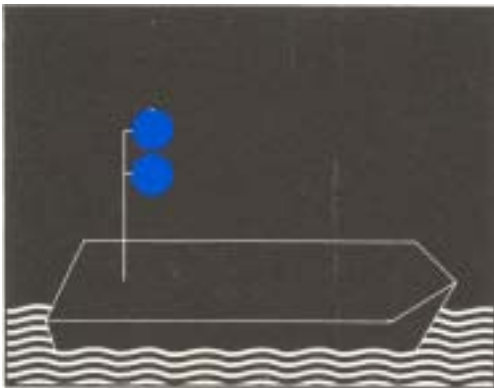




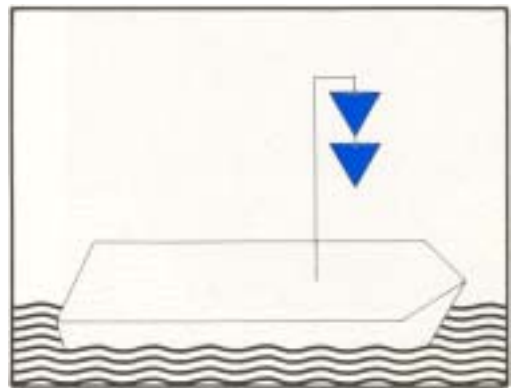
31b



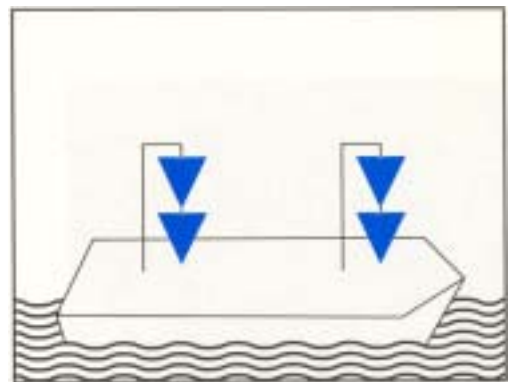
Artikel 3.14, lid 1: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde brandbare stoffen vervoeren, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), en die geen deel uitmaken van een duwstiel of een gekoppeld samenstel.



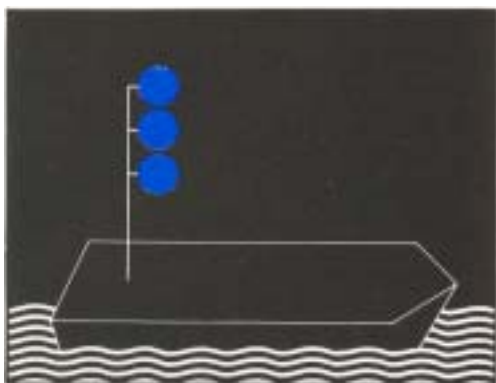
32a



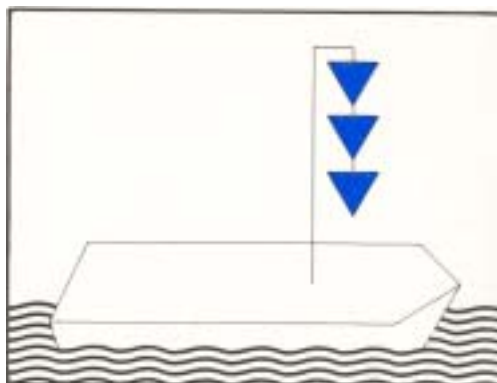
32b



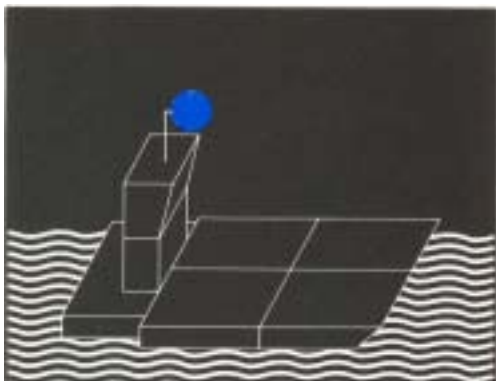
Artikel 3.14, lid 2: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoeren, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), en die geen deel uitmaken van een duwstiel of een gekoppeld samenstel.



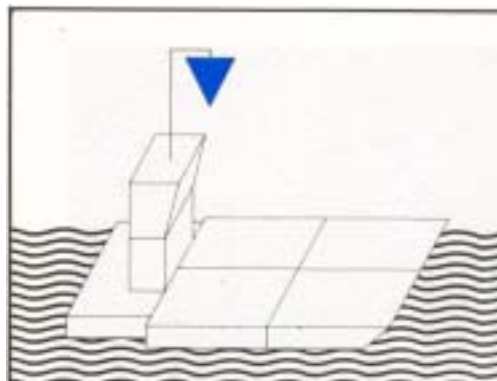
33



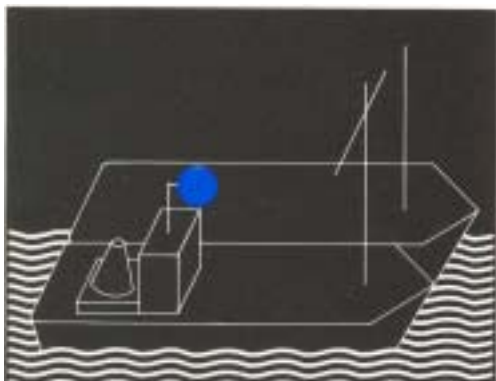
Artikel 3.14, lid 3: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde ontplofbare stoffen vervoeren, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500, en die geen deel uitmaken van een duwstel of een gekoppeld samenstel.



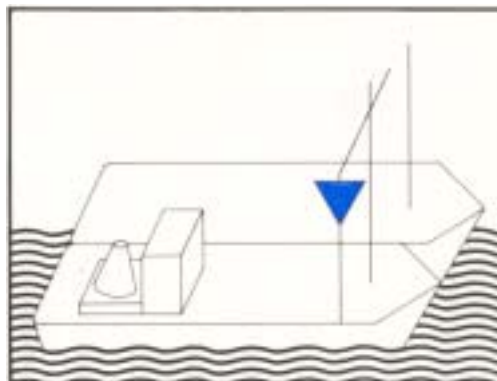
34



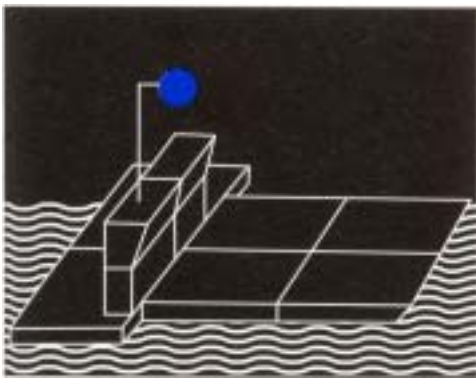
Artikel 3.14, lid 4: Bijkomende tekens van duwstellen die gevaarlijke stoffen vervoeren, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst).



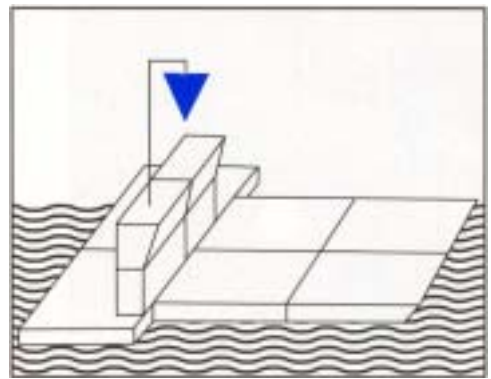
35



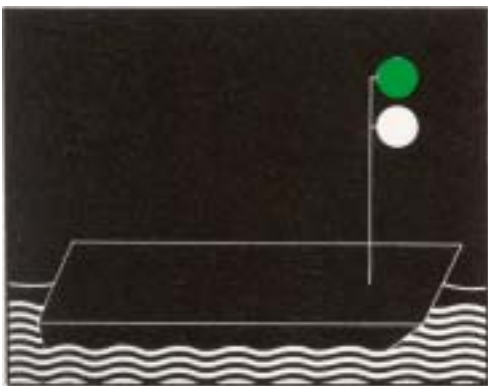
Artikel 3.14, lid 4: Bijkomende tekens van gekoppelde samenstellen die gevaarlijke stoffen vervoeren, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst).



36



Artikel 3.14, lid 5: Bijkomende tekens van een duwstel dat door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen en dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst).



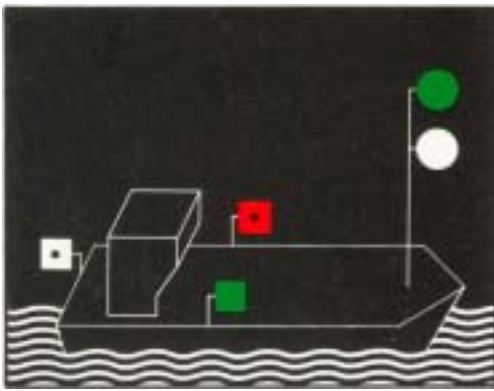
37

Artikel 3.16, lid 1: Niet-vrijvarende veerpont.



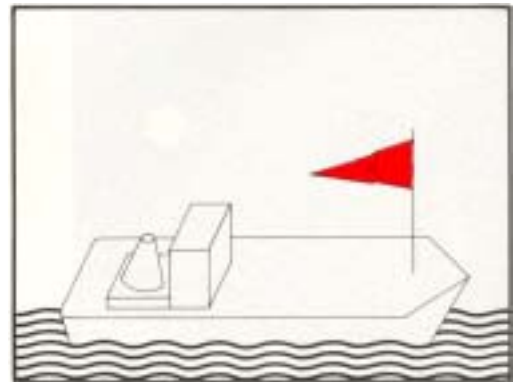
38

Artikel 3.16, lid 2: Meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een veerpont aan een langskabel.



39

Artikel 3.16, lid 3: Vrijvarende veerpont.

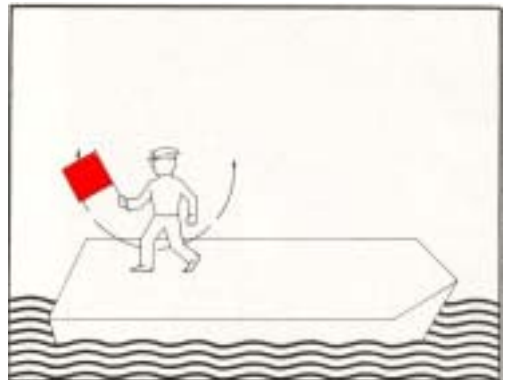


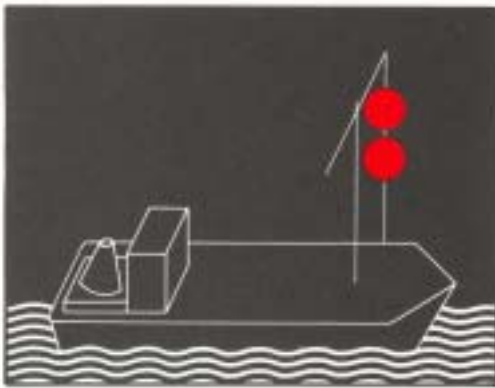
40

Artikel 3.17: Schip dat recht van voorrang heeft.

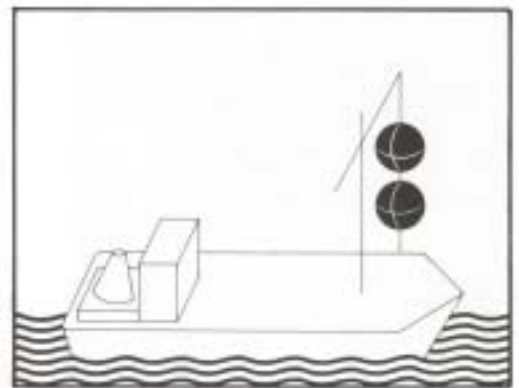


41a

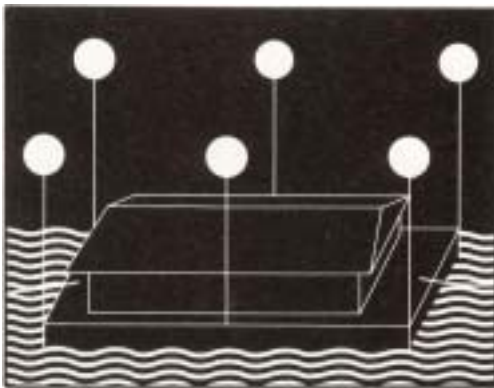




41b

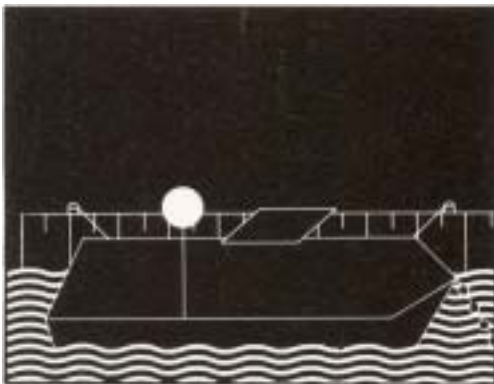


Artikel 3.18, lid 1: Bijkomende tekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden.



42

Artikel 3.19: Varend drijvend voorwerp of drijvende inrichting.



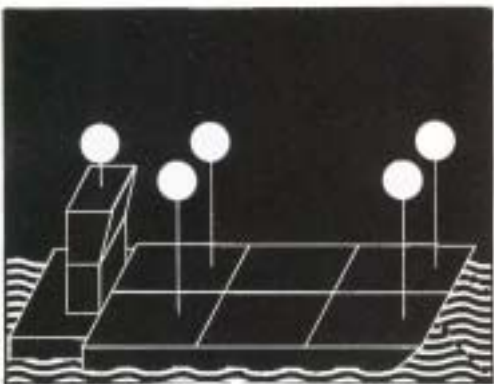
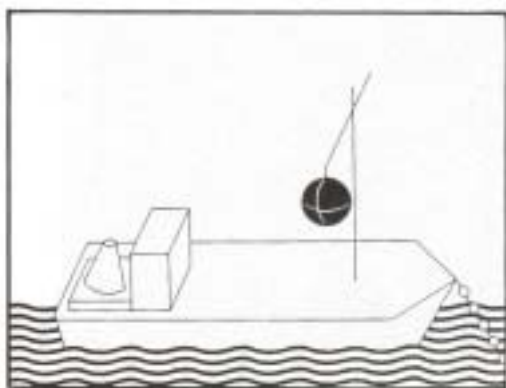
43

Artikel 3.20, leden 1 en 4: Gemeerd schip.



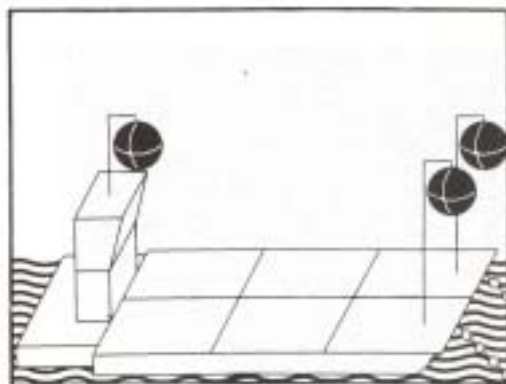
44

Artikel 3.20, lid 2: Geankerd schip.



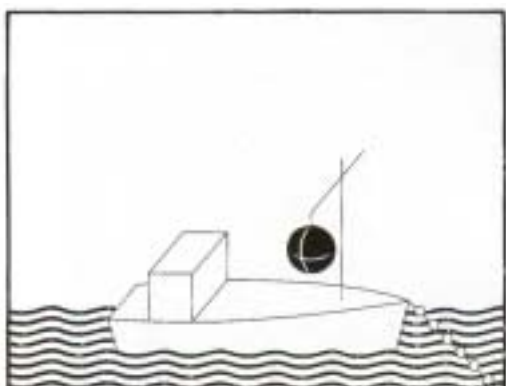
45

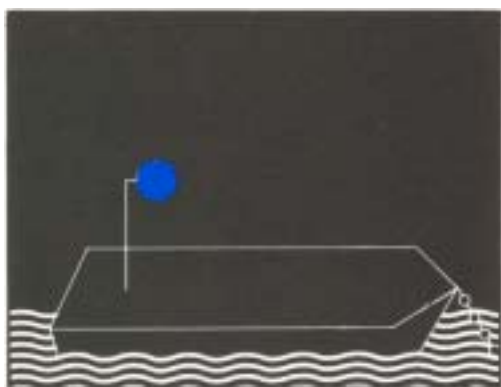
Artikel 3.20, lid 3: Geankerd duwstel.



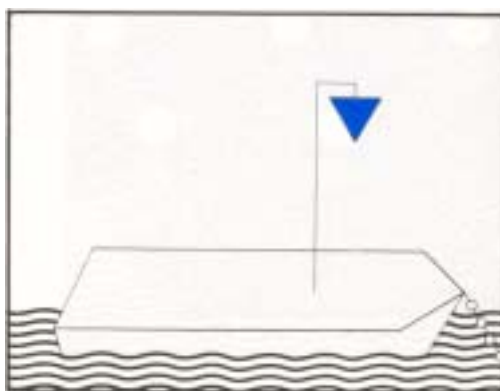
46

Artikel 3.20, leden 2 en 4: Geankerd klein schip.

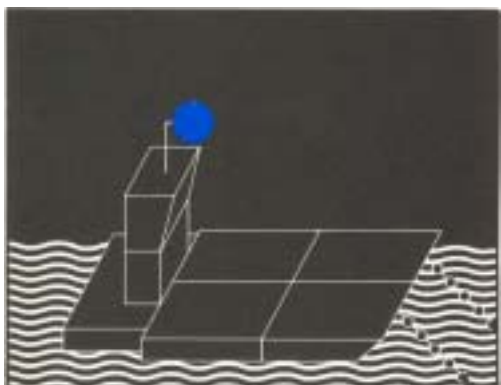




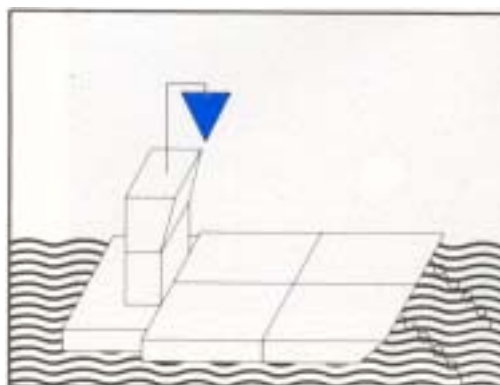
47



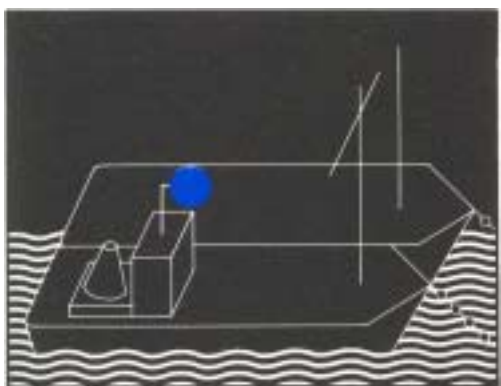
Artikel 3.21: Bijkomende tekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren en die geen deel uitmaken van een duwstel of een gekoppeld samenstel.



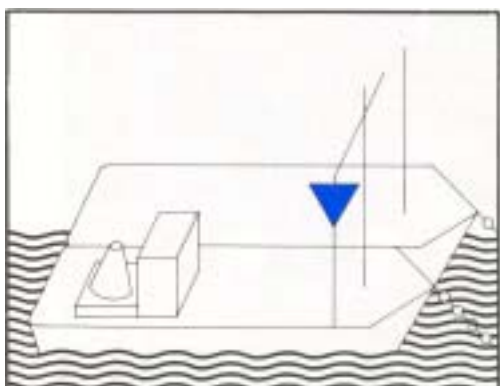
48



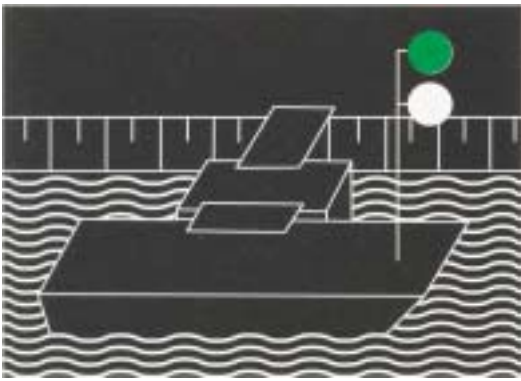
Artikel 3.21: Bijkomende tekens van stilliggende duwstellen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren.



49



Artikel 3.21: Bijkomende tekens van stilliggende gekoppelde samenstellen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren.



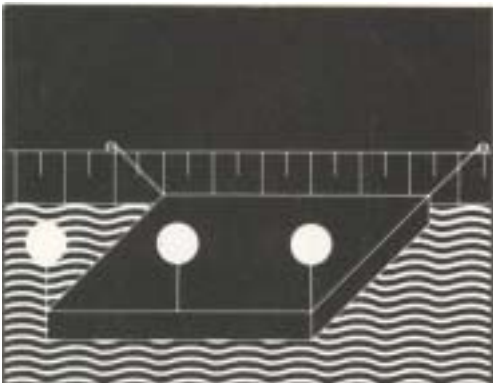
50

Artikel 3.22, lid 1: Op zijn aanlegplaats stilliggende niet-vrijvarende veerpont.



51

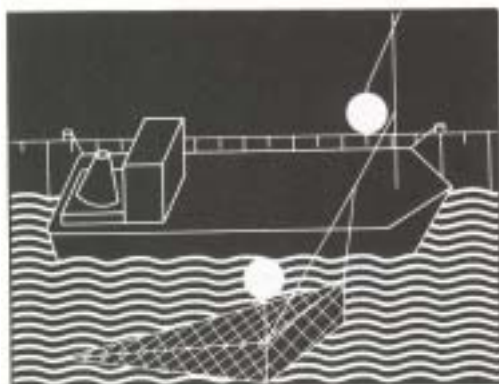
Artikel 3.22, lid 2: Op zijn aanlegplaats stilliggende vrijvarende veerpont die dienst doet.



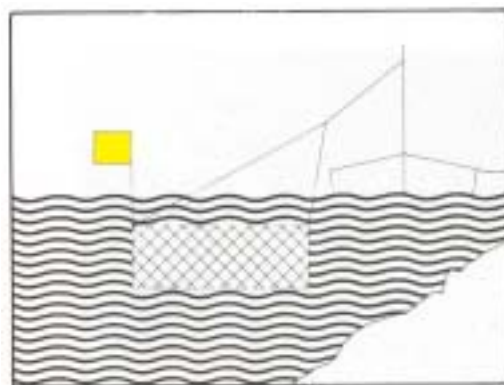
52

Artikel 3.23: Stilliggend drijvend voorwerp of drijvende inrichting.





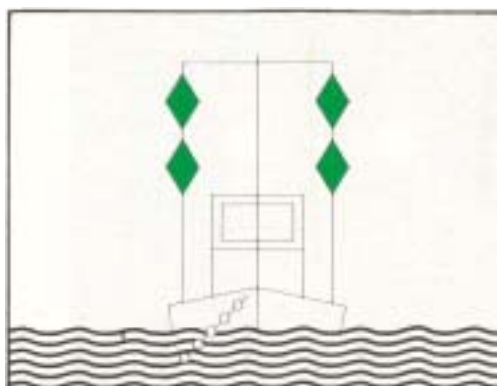
53



Artikel 3.24: Stilliggend vissersschip met netten of uitleggers.



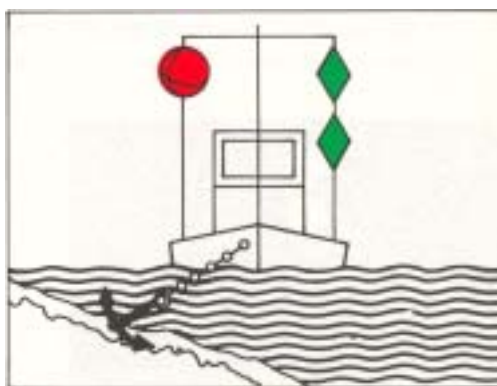
54



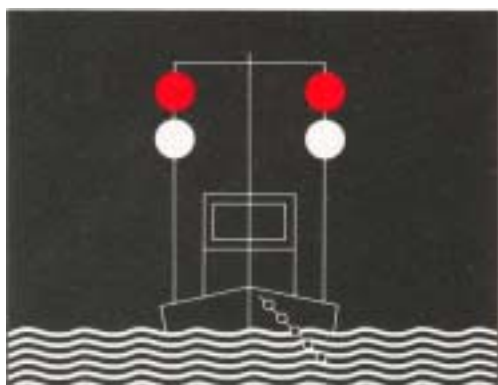
Artikel 3.25, lid 1 onder a: In bedrijf zijnd drijvend werktuig of schip dat in het vaarwater werken uitvoert, doorvaart aan beide zijden vrij.



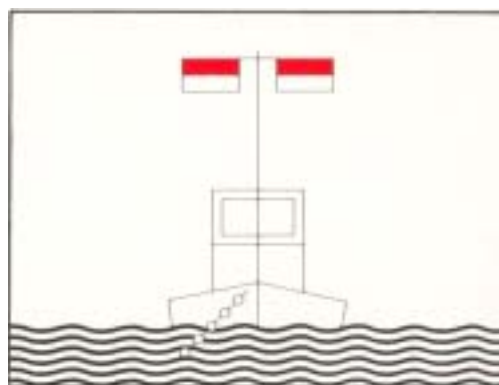
55



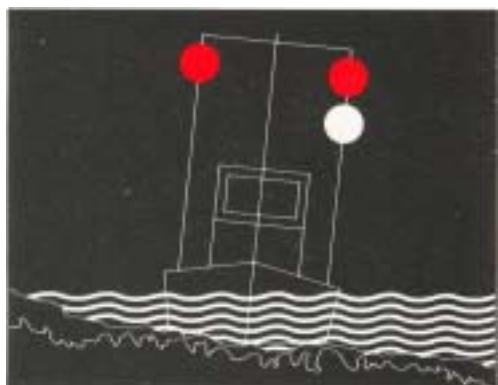
Artikel 3.25, lid 1 onder a en b: In bedrijf zijnd drijvend werktuig of schip dat in het vaarwater werken uitvoert; doorvaart aan één zijde vrij.



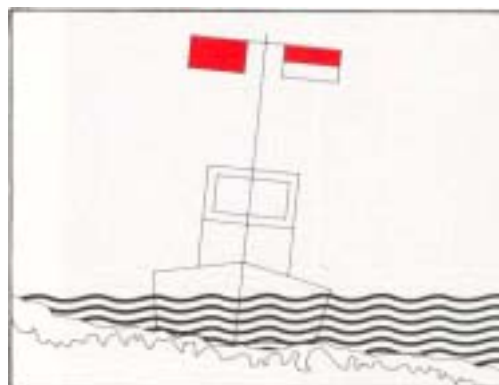
56



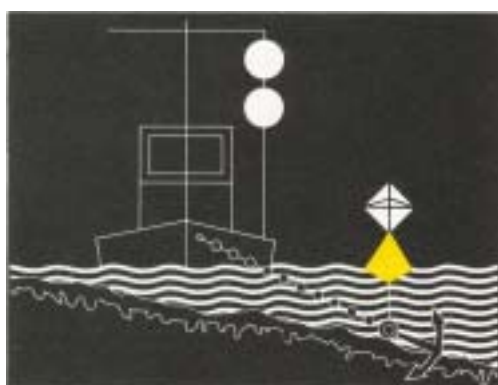
Artikel 3.25, lid 1 onder c: In bedrijf zijnd drijvend werktuig, vastgevaaren of gezonken schip of schip dat in het vaarwater werken uitvoert; doorvaart aan beide zijden vrij. Tevens verplichting hinderlijke waterbeweging te vermijden.



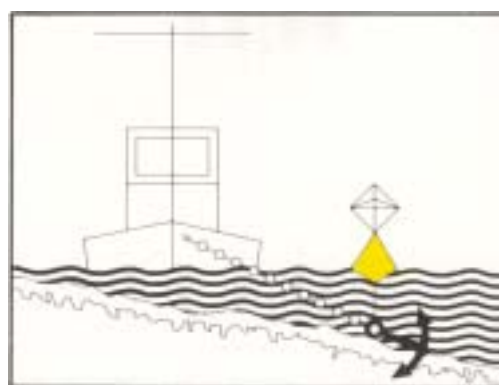
57



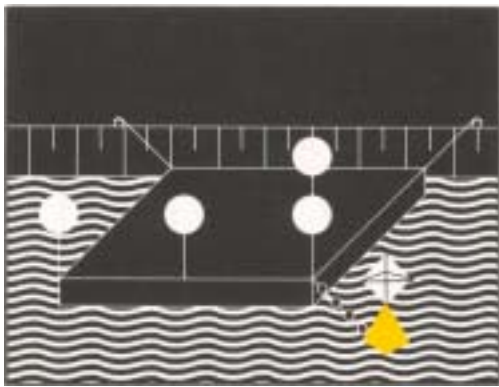
Artikel 3.25, lid 1 onder c en d: In bedrijf zijnd drijvend werktuig, vastgevaaren of gezonken schip of schip dat in het vaarwater werken uitvoert; doorvaart slechts aan één zijde vrij. Tevens verplichting hinderlijke waterbeweging te vermijden.



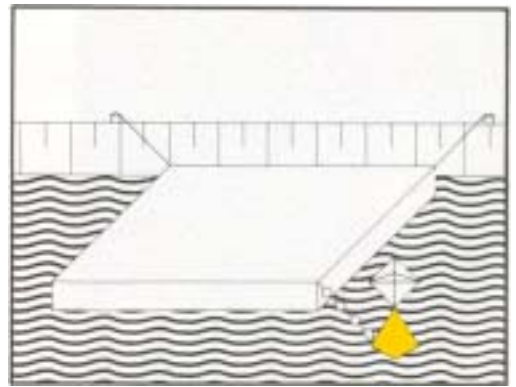
58



Artikel 3.26, leden 1 en 3: Schip, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen.



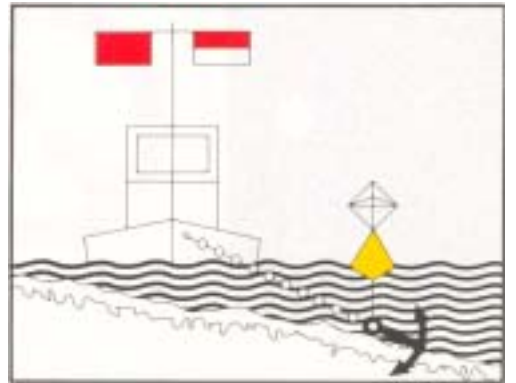
59



Artikel 3.26, leden 2 en 3: Drijvend voorwerp of drijvende inrichting waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen.



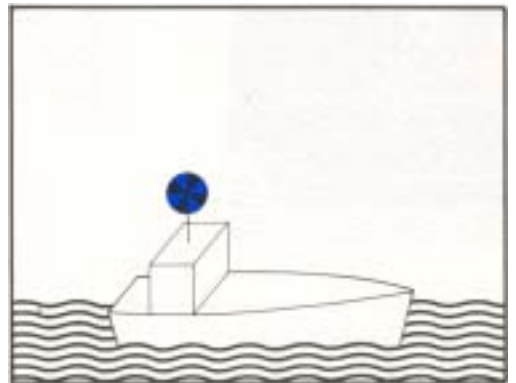
60



Artikel 3.26, lid 4: In bedrijf zijnd drijvend werktuig waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen.



61



Artikel 3.27: Schip van toezichhoudende ambtenaren of brandweerboot.



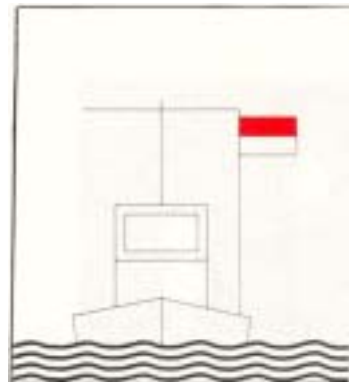
62



Artikel 3.28: Schip dat in of nabij het vaarwater werkzaamheden uitvoert.



63



Artikel 3.29: Schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting, die tegen hinderlijke waterbeweging beschermd wil worden.



64



Artikel 3.30: Schip dat in nood verkeert en hulp wenst te ontvangen.

Lichten

Schets

Dagtekens



65



Artikel 3.31: Verboden toegang aan boord.



66



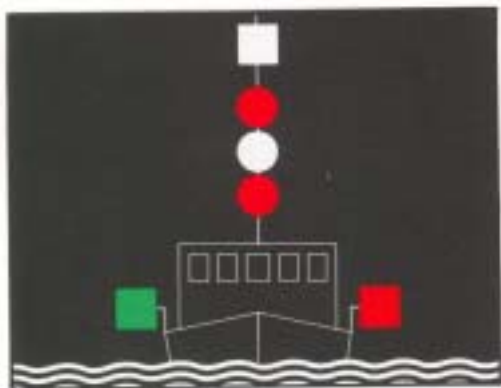
Artikel 3.32: Verboden te roken.



67

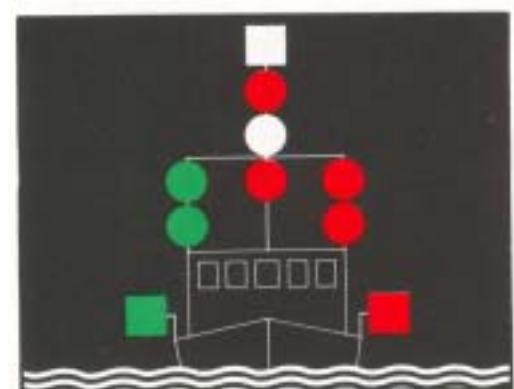
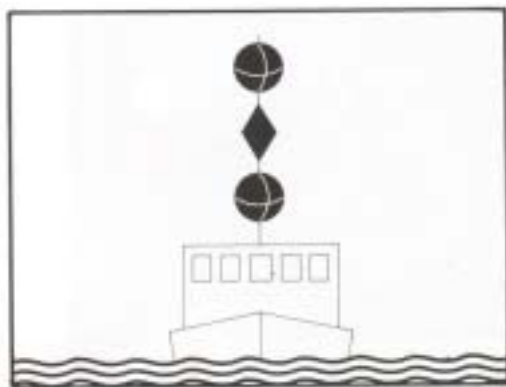


Artikel 3.33: Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen.



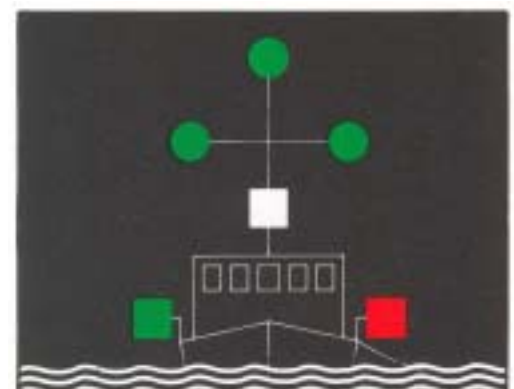
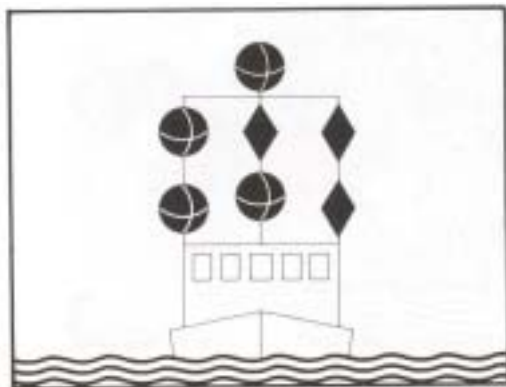
68

Artikel 3.34, lid 1: Beperkt manoeuvreerbaar schip.



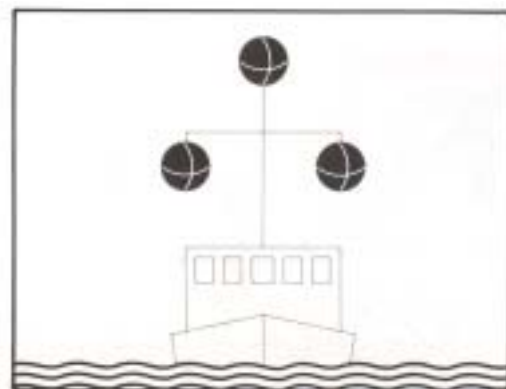
69

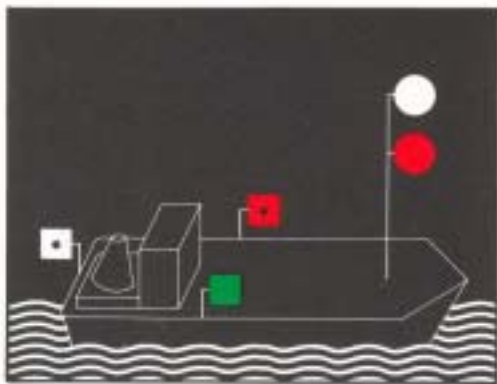
Artikel 3.34, lid 2: Beperkt manoeuvreerbaar schip, vaarwater slechts aan één zijde vrij.



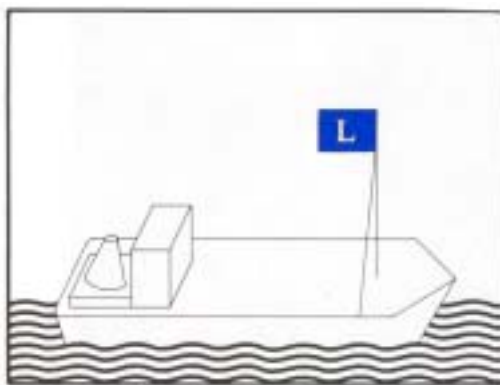
70

Artikel 3.35: Schip, bezig met mijnenopruijningswerkzaamheden.

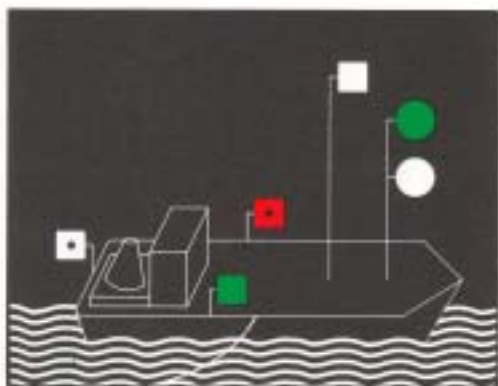




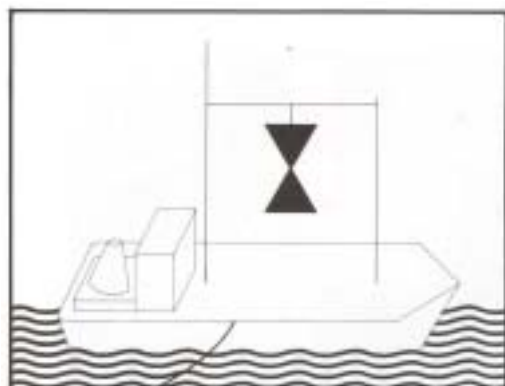
71



Artikel 3.36: Loodsboot.



72



Artikel 3.37, lid 1: Visserschip dat door het water een treil of een ander vistuig voortsleept.

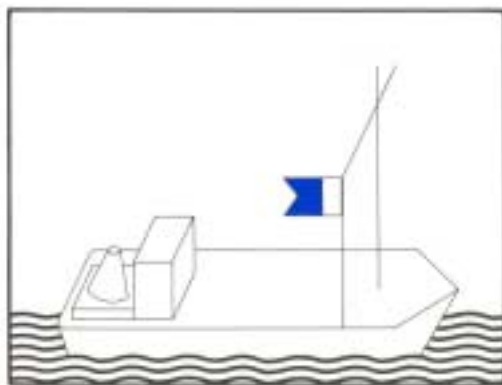


73



Artikel 3.37, lid 2: Visserschip dat zonder treil vist en waarvan het vistuig meer dan 150 m in zee uitstaat.

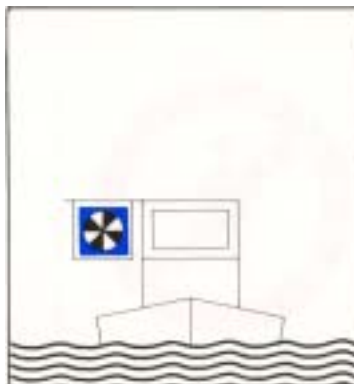
74



Artikel 3.38: Schip, gebruikt bij het beoefenen van de onderwatersport.



75



Artikelen 6.04a en 6.05: Ontmoeten stuurboord op stuurboord.

AT

De bijlage 7 wordt gewijzigd als volgt:

1°. In afdeling A «Verbodstekens» wordt na het teken A.18 een teken toegevoegd, genummerd A.19, met als tekst:

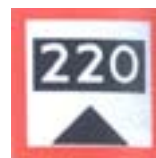
A.19 Verboden voor waterscooters



2°. In afdeling C «Beperkingstekens» wordt aan het teken C.1 een voorbeeld van het teken toegevoegd:



C.1



3°. In afdeling C «Beperkingstekens» wordt aan het teken C.2 een voorbeeld van het teken toegevoegd:

C.2



4°. In afdeling E «Aanwijzingstekens» wordt de verwijzing bij elk van de tekens E.5.4 tot en met E.5.15 gelezen: (artikel 7.06, lid 1).

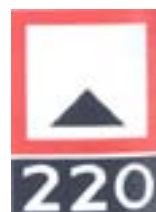
5°. In afdeling E «Aanwijzingstekens» wordt na het teken E.21 een teken toegevoegd, genummerd E.22, met als tekst:

E.22 Waterscooters toegestaan



6°. In afdeling F «Bijkomende tekens» wordt onder «Voorbeelden:» als vierde voorbeeld opgenomen een bord C.1 met een zwart onderbord met witte letters of cijfers, met als tekst:

Beperkte waterdiepte;  
de actuele waterdiepte is  
2,20 m



7°. In afdeling G «Tekens aan kunstwerken» wordt na teken G.5.2 een teken toegevoegd, genummerd G.5.3, met als tekst:

G.5.3 Dieptebord  
Bij sommige vaarwegen wordt de beschikbare  
waterdiepte aangegeven op een dieptebord



AX

De bijlage 9 komt te luiden:

## **BIJLAGE 9**

### **Marifoonverplichting**

De vaarwegen bedoeld in artikel 4A.01, vierde en vijfde lid, en artikel 6.30, zesde lid, zijn:

1. de Maasmond;
2. de Nieuwe Waterweg;
3. de Nieuwe Maas;
4. de Koningshaven;
5. de Bakkerskil;
6. het Zuiddiepje;
7. de Oude Maas;
8. het Hartelkanaal;
9. het Calandkanaal;
10. het Beerkanaal;
11. de Noord;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Boven-Merwede;
14. de Nieuwe Merwede;
15. de Dordtsche Kil;
16. het Hollandsch Diep;
17. de Schelde-Rijnververbinding;
18. de Witte Tonnen Vlije;
19. het Brabantsche Vaarwater;
20. het Kanaal door Zuid-Beveland;
21. het Noordzeekanaal;
22. het Afgesloten-IJ;
23. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
24. het Amsterdam-Rijnkanaal.

AY

De bijlagen 10 en 11 komen te vervallen.

De bijlage 13 komt te luiden:

### BIJLAGE 13

#### Toegestane afmetingen van schepen op de vaarwegen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
<i>Friesland</i>			
<b>Haven Terschelling</b>	85	12,00	3,40
<b>Haven Vlieland</b>	60	10,00	3,40
<b>Vaarweg tussen zee en Harlingen, via het Stortemelk, de Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam</b>	140		6,00
<i>Overijssel</i>			
<b>Kanaal Almelo-De Haandrik</b>			
– Almelo – zwaaiком Hardenberg (km 25,5)	39	5,80	2,10
– km 25,5 – De Haandrik	39	5,80	1,90
<b>Zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen</b>	110	9,75	2,50
<b>Kanaal Zutphen-Enschede van de Twenthekanalen</b>			
– Geldersche IJssel – zwaaiком Lochem (km 17)	110	11,50	2,80 <sup>1</sup>
– Zwaaiком Lochem – Enschede	110	9,75	2,60
<i>Overijssel/Gelderland</i>			
<b>Geldersche IJssel en Keteldiep</b>	110	12,00	
<b>Zwolle-IJsselkanaal</b>	110	11,50	3,25 <sup>2</sup>
<b>Overijsselsche Vecht</b>			
– gedeelte rijksweg 28 – stuw Junne	35	5,00	1,00
<b>Meppelerdiep</b>			
– van Zwarte Water via Meppelerdiep sluis – Kaapbrug	100	11,50	3,00 <sup>2</sup>
– via Grote Kolksluis	67	8,20	2,80 <sup>2</sup>
<b>Zwarte Water</b>	110	11,50	3,00 <sup>2</sup>
<b>Zwolsche Diep</b>	110	11,50	3,00 <sup>2</sup>
<b>Zwanendiep</b>	110	11,50	2,70 <sup>2</sup>
<b>Ramsdiep</b>	110	11,50	3,00 <sup>2</sup>
<i>Noord-Holland</i>			
<b>Haven Oudeschild</b>	90	<12,50	4,50
<b>De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder</b>			9,00
<b>Marinehaven Willemsoord</b>	200		8,00
<b>Rijkszeehaven Het Nieuwe Diep</b>			
– Marinehaven Willemsoord – Vice-Admiraal Moormanbrug	120		5,00
– Vice-Admiraal Moormanbrug – Koopvaardersschutsluis	90	16,00	5,00
– Koopvaardersschutsluis	85	14,00	4,50
– Koopvaardersschutsluis – Industriehaven	85	14,00	4,70
Westoever			
– Koopvaardersbinnenhaven	80	14,00	2,50
		<9,00	3,50
<b>Oranjesluizen</b>			
– Noordersluis	64	13,50	3,30
– Middensluis	80	17,50	3,30
– Zuidersluis	64	13,50	3,30
– Prins Willem Alexander sluis	<110	23,00	3,50
	110–200	12,00	3,50
<b>Noordzeekanaal en Noordzeesluizen te IJmuiden</b>	325	42,00	13,10
– 1e Rijksbinnenhaven			4,00
– 2e Rijksbinnenhaven			6,20
– 3e Rijksbinnenhaven			7,00
– Kruihaven, buitenzijde (meerstoelen)			9,60

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
- Zijkanaal B			3,50
- Zijkanaal C		11,75	3,50
- Zijkanaal D			3,50
- Zijkanaal E			2,60
- Zijkanaal G over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal			8,50
- Zijkanaal H			1,80
<b>Haven Marken</b>	55	6,60	2,00
<i>Flevoland</i>			
<b>IJsselmeer</b>			
- Houtribsluis	190	17,50	3,50
- Krabbersgatsluis	110	11,60	3,50
- Lorentzsluizen:			
grote sluis	120	13,00	3,50 <sup>3</sup>
kleine sluis	67	8,20	3,50 <sup>3</sup>
- Stevinsluis	120	13,00	3,50 <sup>3</sup>
- Noorderhaven Breezanddijk	50	11,50	2,80 <sup>3</sup>
- Zuiderhaven Breezanddijk	95	11,50	2,50 <sup>3</sup>
- Buiten- en voorhavens Den Oever en Kornwerderzand	120	13,00	3,50 <sup>3</sup>
<b>Randmeren Flevoland</b>			
- Nijkerkersluis	85	9,50	2,50
- Hardersluis	60	6,90	2,50
- Roggebotsluis	85	9,50	2,50
<i>Noord-Holland/Utrecht</i>			
<b>Weespertrekvaart, Gaasp, Smalweesp Vecht</b>			
Weerdsuis – Nigtevecht	52	7,50	2,10
- Nigtevecht – Groote Zeesluis Muiden	65	8,00	2,10
- Groote Zeesluis:			
Oostsluis	45	<6,50 6,5 – 7 7 – 7,5	2,10 1,95 1,80
Middensluis	37	6,30	2,10
- Groote Zeesluis – IJmeer	45	7,50	1,80
<b>Amsterdam-Rijnkanaal</b>			
- schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,00
- duwstellen en slepen	200	23,00	4,00
<b>Lekkanaal</b>			
- schepen en gekoppelde samenstellen	150	17,50	3,30
- duwstellen en slepen	200	17,50	3,30
<b>Merwedekanaal</b>			
- benoorden de Lek	100	9,00	2,80
<b>Gekanaliseerde Hollandsche IJssel</b>			
- Doorslagsluis – km 2,2		9 – 11,5	<2,35
- km 2,2 – Oudewater (km 17,9)	35	5,30	1,50
- km 17,9 – Haastrechtse brug	35	5,30	1,70
	39	5,30	1,70
<i>Zuid-Holland</i>			
<b>Merwedekanaal</b>			
- bezuiden de Lek	100	10,50	2,60
- Verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge bij de Arkelsche Dam	60	7,50	2,40
<b>Hollandsche IJssel</b>			
- Haastrechtse brug – Stormvloedkering	110	11,50	2,70
- sluis Stormvloedkering	110	11,50	4,00
<b>Oude Maas</b> (zeevaart)	175	25	8,80
<b>Dordtsche Kil en de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Industrie- en Havenschap Moerdijk</b> (zeevaart)			
	175	25,00	8,00
<b>Volkeraksluizen</b>			
- duwstellen en slepen	200	23,00	4,75
- schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75
<b>Boven-Merwede/Beneden-Merwede/ Nieuwe Merwede/Noord/Oude Maas/ Dordtsche Kil/Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet</b>			
- algemeen	200	23,00	

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
– duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot)	153	34,20	
– duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte vóór de duwboot)	229,50	22,80	
<b>Beneden-Merwede</b>			4,40 <sup>1</sup>
<b>Noord</b>			4,40 <sup>2</sup>
<b>Maasmond, Europoort</b>			17,40
<b>Breeddiep</b>	110	12,20	3,00
<i>Noord-Brabant</i>			
<b>(Gekanaliseerde) Dieze</b>	90	12,00	2,50
<b>Zuid-Willemsvaart</b>			
– Dieze – sluis 13 (km 61)	50,50	6,70	
* sluis 4 – sluis 13			1,90
* overig gedeelte			2,10
<b>Wilhelminakanaal</b>			
– Amer – sluis I	110	11,50	3,00
– sluis I – sluis II	90	9,50	2,70
– sluis II – industriehaven Loven	63	7,20	2,10
– industriehaven Loven – Zuid-Willemsvaart	63	7,20	1,90
<b>Markkanaal</b>	90	9,50	2,50
<b>Donge</b>	110	11,50	3,00
<b>Oude Maasje</b>			
– Bergsche Maas – haven Waspik	95	11,50	2,50
– haven Waspik – haven Sprang Capelle	60	6,60	2,50
<i>Zeeland</i>			
<b>Volkerak/Zuid-Vlije/Krammer/ Zijpe/Mastgat/Keeten/ Oosterschelde</b>	200	23,00	
<b>Schelde-Rijnverbinding</b>			
– schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,00
– duwstellen en slepen	200	23,00	4,00
<b>Krammersluizen</b>			
– schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75 <sup>9</sup>
– duwstellen en slepen	200	23,00	4,75 <sup>9</sup>
<b>Kanaal door Zuid-Beveland</b>			
– schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75 <sup>8</sup>
– duwstellen en slepen	200	23,00	4,75 <sup>8</sup>
<b>Veerse Meer</b>	130	18,00	
<b>Roompotsluis</b>	95	14,50	5,00 <sup>2</sup>
<b>Bergsediepsluis</b>	34	6,00	2,00 <sup>4</sup>
<b>Handelshaven Breskens</b> <sup>5</sup>	95		
<b>Veerhaven Terneuzen</b>	80	9,50	
<i>Limburg</i>			
<b>Maas</b>			
= van km 11,0 – Julianakanaal			
* algemeen	110	14,00	3,00
* duwstellen	137	14,00	3,00
<b>Verbindingskanaal in het Bossche Veld</b>	110	12,00	
– benedenstrooms van de sluis			2,50
– overig gedeelte			3,00
<b>Zuid-Willemsvaart</b>			
– Verbindingskanaal in het Bossche Veld – de Belgische grens nabij Smeermaas	80	8,30	2,50
– Belgische grens nabij Loozen – sluis 13 (km 61)	65	7,20	2,10
<b>Julianakanaal</b>			
algemeen			
– Maasbracht – haven Stein	110	14,00	3,00
– haven Stein – Beatrixhaven	110	12,00	3,00
– Beatrixhaven – Gekanaliseerde Maas	110	12,00	3,00
– sluis Born, oude:	132	13,50	2,80
nieuwe:	137	14,00	3,00
duwstellen			
– Maasbracht – haven Stein	137	14,00	3,00
– haven Stein – Beatrixhaven	110	12,00	3,00
– Beatrixhaven – Gekanaliseerde Maas	137	12,00	3,00
duwstellen > 137 m <sup>10</sup>			
– sluis Maasbracht – km 36,6	185	12,00	2,80
<b>Maas</b>			

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
- sluis Linne	137	13,50	2,80
- sluis Roermond	137	13,50	2,80
- sluis Belfeld nieuwe:	137	14,00	3,00
oude:	137	13,50	3,00 <sup>11</sup>
- sluis SambEEK nieuwe:	137	14,00	3,00
oude:	137	13,50	3,00 <sup>12</sup>
- sluis Grave	137	14,00	3,20
- sluis Lith	113,50	13,50	3,50 <sup>6</sup>
- stuw Lith (indien gestreken)			3,00
duwstellen > 137 m <sup>10</sup>			
- Maasbracht (km 67,7) - Maas-Waalkanaal	185	12,00	2,80
<b>Kanaal Wessem - Nederweert</b>			
- km 0,00 - km 0,85	110	11,40	2,20
- km 0,85 - km 2,20	85	8,20	2,10
- km 2,20 - km 16,30	65	7,20	2,10
<b>Noordervaart</b>	55	6,80	1,65
<b>Lateraalkanaal Linne-Buggenum</b>	137	14,00	3,00
<b>Maas-Waalkanaal</b>			
algemeen			
- tussen de Gekanaliseerde Maas en km 11,0	137	14,00	3,00
- overig gedeelte			3,70 <sup>13</sup>
duwstellen > 137 m <sup>10</sup>			
- tussen de Gekanaliseerde Maas en km 11,0	185	12,00	2,80
- overig gedeelte	194,50	12,00	3,30
<b>Kanaal van Sint Andries</b>	110	13,50	3,70 <sup>7</sup>

<sup>1</sup> Op het pand Geldersche IJssel - Eefde (voorpan) evenveel minder dan 2,80 als de buitenwaterstand sluis Eefde lager is dan NAP +3,20.

<sup>2</sup> Bij waterstand = NAP.

<sup>3</sup> Bij een waterstand op de Waddenzee gelijk aan of boven NAP of op het IJsselmeer gelijk aan of boven NAP - 0,50 m, dan wel evenveel minder dan de waterstand lager is dan NAP respectievelijk NAP - 0,50 m.

<sup>4</sup> Bij waterstand Oosterschelde-zijde NAP -1,50 of hoger.

<sup>5</sup> Kielspeling 10 % van de waterdiepte.

<sup>6</sup> Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 1 m.

<sup>7</sup> Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de waterstand bij sluis St. Andries v.w.b. de Maaszijde lager is dan NAP + 1 m dan wel v.w.b. de Waalzijde lager is dan NAP + 2 m.

<sup>8</sup> Bij een waterstand NAP -0,30 of hoger.

<sup>9</sup> Bij een waterstand NAP -0,75 of hoger.

<sup>10</sup> Bij een waterstand NAP +40 m of hoger te Borgharen is het niet toegestaan de Gekanaliseerde Maas tussen het Maas-Waalkanaal en Maasbracht te bevaren.

<sup>11</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP +10,95m.

<sup>12</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP +7,70m.

<sup>13</sup> Of zoveel minder als de buiten of de binnenwaterstand lager is dan NAP +7,20 m.

BA

De bijlage 14 komt te luiden:

## BIJLAGE 14

### Ligplaats nemen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, eerste lid, zijn:

1. de Oude Maas;
2. de Noord;
3. de Boven-Merwede;
4. de Beneden-Merwede;
5. het betonde vaarwater in de Nieuwe Merwede;
6. de Dordtsche Kil;
7. de Nieuwe Maas;
8. de Nieuwe Waterweg;
9. de Maasmond;
10. het Calandkanaal;

11. het Beerkanaal;
  12. het Hartelkanaal;
  13. de Schelde-Rijnverbinding;
  14. het Kanaal door Zuid-Beveland;
  15. het Veerse Meer;
  16. de tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwaters van het Volkerak, de Zuid-Vlije, het Krammer, het Keeten, het Mastgat en het Zijpe;
  17. van de Oosterschelde: het Engelse Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije en het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije;
  18. het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;
  19. het Julianakanaal;
  20. het Kanaal Wessem-Nederweert;
  21. de Noordervaart;
  22. het Kanaal Zutphen-Enschede met het Zijkanaal naar Almelo;
  23. het Zwolle-IJsselkanaal;
  24. het Meppelerdiep;
  25. de Hollandsche IJssel;
  26. de gekanaliseerde Hollandsche IJssel;
  27. het Amsterdam-Rijnkanaal;
  28. het Lekkanaal;
  29. het Kanaal Almelo-de Haandrik;
  30. het Merwedekanaal;
  31. de gekanaliseerde Linge;
  32. het verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal bij Schotdeuren en de Linge bij de Arkelsche Dam;
  33. de Weespertrekvaart, Gaasp en Smal Weesp;
  34. het Noordhollandsch Kanaal;
  35. de Vecht;
  36. het Buiten-IJ;
  37. het betonde vaarwater in het IJsselmeer, Markermeer en de Gouwzee;
  38. het betonde vaarwater in de Randmeren;
  39. het Afgesloten-IJ;
  40. de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen- en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
  41. de Zijkkanalen B, C, D, E, G, over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal, en H van het Noordzeekanaal;
  42. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
  43. de Veerhaven te Terneuzen;
  44. het Maas-Waalkanaal;
  45. het Kanaal van Sint Andries;
  46. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
  47. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
  48. de Zuid-Willemsvaart;
  49. het gedeelte van de rivier de Maas gelegen bovenstrooms van Borgharen;
  50. de Bergsche Maas;
  51. de Afgedamde Maas;
  52. het Heusdensch Kanaal;
  53. het Wilhelminakanaal;
  54. het Markkanaal;
  55. de Gekanaliseerde Dieze;
  56. het Krabbersgat;
  57. het Oostvaardersdiep;
  58. het Noordzeekanaal.
- b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vijfde lid, zijn:
1. de Boven-Merwede;
  2. de Beneden-Merwede;

3. de Nieuwe Merwede;
4. de Afgedamde Maas;
5. het Heusdensch Kanaal;
6. de Bergsche Maas;
7. de gekanaliseerde Linge;
8. de Hollandsche IJssel;
9. de Oude Maas;
10. de Noord;
11. de Nieuwe Maas;
12. het Oostvaardersdiep;
13. het Veerse Meer;
14. het Buiten-IJ.

BB

De bijlage 15 komt te luiden:

## **BIJLAGE 15**

### **Kleine schepen**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.04, eerste lid, zijn:

1. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
2. het Noordzeekanaal;
3. de Noord;
4. de Oude Maas;
5. de Dordtsche Kil;
6. het Kanaal door Zuid-Beveland;
7. het Brabantsche Vaarwater;
8. de Witte Tonnen Vlije;
9. de Schelde-Rijnverbinding;
10. het Kanaal van Sint Andries;
11. de Boven-Merwede;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Gekanaliseerde Maas van Maastricht (kvr 12,000) tot Borgharen;
14. het Julianakanaal;
15. de Waal;
16. de Boven-Rijn;
17. het Bijlandsch Kanaal;
18. het Pannerdensch Kanaal;
19. de Neder-Rijn tot aan de IJsselkop;
20. de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;
21. het Amsterdam-Rijnkanaal;
22. het Lekkanaal;
23. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
24. het Afgesloten-IJ;
25. de Nieuwe Maas;
26. de Nieuwe Waterweg;
27. de Maasmond;
28. het Calandkanaal;
29. het Beerkanaal;
30. de Koningshaven;
31. het Zuiddiepje;
32. het betonde hoofdvaarwater van de Nieuwe Merwede;
33. het betonde hoofdvaarwater van het Hollandsch Diep;
34. het betonde vaarwater van de Amer;
35. de Veerhaven te Terneuzen.



BC

Aan de bijlage 16 wordt toegevoegd:

17. het Oostvaardersdiep.
18. de Dordtsche Kil;
19. de Beneden-Merwede;
20. de Boven-Merwede.

BD

De bijlage 17 wordt gewijzigd als volgt:

- 1°. Aan onderdeel b wordt toegevoegd:
  6. het Afgesloten-IJ;
  7. het Buiten-IJ.
- 2°. Een nieuw onderdeel d wordt toegevoegd:
  - d. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, vierde lid, zijn:
    1. de Maas, tussen km 67,7 en km 166;
    2. het Julianakanaal, tussen km 34,2 en km 36,6;
    3. het Maas-Waalkanaal, tussen de aansluiting aan de Maas en de sluis te Weurt.

### **ARTIKEL III**

Artikel II, onderdeel K, voorzover daarbij in artikel 4A.01 een marifooninstallatie wordt voorgeschreven waarmee gelijktijdig op twee kanalen moet kunnen worden uitgeluisterd, geldt tot 1 januari 1998 uitsluitend voor een alleenvarend motorschip, voor een duwstel of voor een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m, alsmede voor een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, Bijlage B1 Rn 10 500 en Bijlage B2 Aanhangel 4 (Stoffenlijst).

### **ARTIKEL IV**

In het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer<sup>3</sup> wordt artikel 1 als volgt gewijzigd:

In het eerste lid, onderdeel b. 1e, wordt het woord «onthefing» vervangen door: opheffing.

### **ARTIKEL V**

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

### **ARTIKEL VI**

De teksten van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en van het Binnenvaartpolitiereglement worden in het Staatsblad geplaatst.

---

<sup>3</sup> Stb. 1993, 677, gewijzigd bij besluit van 21 april 1994, Stb. 340.

## ARTIKEL VII

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 10 oktober 1995, nr. 196.

Dit besluit kan worden aangehaald als: Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 1 september 1995

Beatrix

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

Uitgegeven de *achtentwintigste* september 1995

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Het voorliggende ontwerp voor een zevende wijzigingsbesluit van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) heeft allereerst tot doel dit reglement aan te passen aan de nieuwe door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vastgestelde Rijnvaartreglementering die met ingang van 1 januari 1995 in werking is getreden. Voor het BPR spelen in dit verband vooral een rol het Rijnvaartpolitie-reglement 1995 (RPR 1995), vastgesteld bij resolutie van 1 december 1993 (protocol 1993-II-19), en het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), vastgesteld bij resolutie van 1 december 1993 (protocol 1993-II-25).

De hoofdelementen voor de herziening van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) waren hierbij onder meer aanpassing aan de «Code européenne des voies de navigation intérieure» (CEVNI), neergelegd in de resoluties nos. 24, 26 en 27 van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties (ECE), definitieve vaststelling van tijdelijke wijzigingen van het RPR tengevolge van ontwikkelingen in de Rijnvaart, alsmede redactionele en systematische verbeteringen. Onder de laatstbedoelde mag worden vermeld de nieuwe vormgeving van het hoofdstuk 3 RPR (Optische tekens van schepen). Zowel inhoudelijk als voor wat betreft de presentatie worden de bedoelde vernieuwingen ook in het BPR gerealiseerd.

Een belangrijke nieuwe ontwikkeling in het RPR 1995 betreft de uitrustingsplicht met marifoon en het verplichte gebruik daarvan, alsmede een meldplicht in de inmiddels ontwikkelde verkeers-begeleidingsstelsels. Het onderhavige ontwerp bevat een overeenkomstige regeling voor de BPR-wateren.

De herziening van het ADNR bracht voor de systematiek van het RPR 1995 mee dat voor de verplichtingen tot het voeren van lichten en dagtekens in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen niet langer wordt verwezen naar bijlagen van het reglement zelf (vgl. de bijlagen 9, 10 en 11 van het RPR 1983). Bij de herziening van het RPR bleek het veel praktischer te zijn om in de desbetreffende artikelen van het reglement direct naar de relevante randnummers van het nieuwe ADNR te verwijzen. Deze systematiek wordt thans ook voor het BPR gekozen, zodat ook de bijlagen 9, 10 en 11 van het BPR konden vervallen.

Voorts heeft in overleg met de betrokken organisaties van het bedrijfsleven en de watersport en met de diensten belast met het toezicht op de naleving van de verkeersvoorschriften voor de binnenvaart een nadere evaluatie van het BPR plaatsgevonden, hetgeen tot aanpassingen heeft geleid in verband met de bijzondere situatie op de Nederlandse vaarwegen.

Wat de regulering van de waterrecreatie betreft kunnen worden genoemd de toevoeging aan het uniforme stelsel van verkeersstekens, dat is vervat in de bijlage 7 van het BPR, van een tweetal verkeersborden voor de regulering van waterscooters, zodat de mogelijkheid bestaat met betrekking hiertoe een afzonderlijk beleid te voeren ten opzichte van andere snelle motorboten.

De vergroting van de veiligheid van de recreatievaart wordt vervolgens bevorderd enerzijds door kleine schepen te verplichten bij slecht zicht te zijn uitgerust met marifoon en anderzijds «grote» schepen te verplichten in bepaalde situaties meer rekening met jachten te houden.

Nadat bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement onder meer een nieuw hoofdstuk met bijzondere bepalingen voor de Rijksvaarwegen was toegevoegd, wordt dit hoofdstuk thans ook op enkele andere

vaarwegen van toepassing en worden hierin en in de erbij behorende bijlagen wijzigingen aangebracht.

Ter voorkoming van misverstanden zij hier vermeld dat het BPR na het zesde wijzigingsbesluit nog tussentijds is gewijzigd bij het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en bij het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen.

Tenslotte bevat het onderhavige ontwerp-besluit de nodige redactionele verbeteringen en wijzigingen die tot doel hebben de leesbaarheid en de overzichtelijkheid van het BPR te verbeteren.

### **Algemene wetgevingsaspecten**

Het ontwerp-besluit is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en beoogt uitvoering te geven aan diverse bepalingen uit die wet. Er is echter geen sprake van overlapping met bestaande of in voorbereiding zijnde regelingen. Het Besluit strekt er juist toe overlapping te voorkomen.

Voor de uitvoering van de voorgestelde regeling kan gebruik gemaakt worden van de reeds bestaande organen; met de opsporing van overtreding van de nieuwe regels 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 regelingen voortvloeiende lasten voor de overheid en de burger zijn beperkt.

### **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

#### **Artikel I**

Ten gevolge van enkele wijzigingen in het BPR moet ook het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement worden aangepast.

Onder A is een wijziging van artikel 2, derde lid, opgenomen met als doel dat hierin ook het nieuwe artikel 1.01, onderdeel x.1, van toepassing wordt verklaard op de Rijn in Nederland. Aldus wordt aan de specifieke bepalingen voor kleine schepen, die het RPR 1995 niet regelt, ook de definitie van de waterscooter toegevoegd.

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt. Voorts moet in het eerste lid de opdracht tot uitvoering van de in het nieuwe artikel 9.07 BPR bedoelde nadere regels worden geregeld.

Als onderdeel C wordt artikel 7 redactioneel aangepast. Hiermee wordt een fout in de redactie van het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement hersteld.

Onder D is de aanpassing van artikel 7a opgenomen die noodzakelijk is geworden ten gevolge van het nieuwe hoofdstuk 3 van het BPR en het vervallen van een aantal artikelen in hoofdstuk 5 ingevolge het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.

Onder E wordt artikel 9 vervallen verklaard. Hoewel dat artikel, ten gevolge van artikel 56 van het Scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen, zijn betekenis had verloren was het nog niet ingetrokken.

#### **Artikel II**

Dit artikel stelt onder de punten A tot en met BD de verschillende wijzigingen en aanvullingen vast die in het BPR en daarbij behorende de bijlagen worden aangebracht.

## **Toelichting bij de te wijzigen of toe te voegen artikelen en de te wijzigen bijlagen van het Binnenvaartpolitiereglement**

### *Artikel 1.01, onderdeel i*

De definitie van het begrip «klein schip» heeft in zoverre een nadere precisering ondergaan dat thans ook duwbakken hiervan zijn uitgezonderd. Deze dienen te worden vermeld onder de categorieën schepen die, ook wanneer ze korter zijn dan 20 m, toch niet als klein schip moeten worden aangemerkt. Dit betreft voornamelijk zeeschipbakken waarbij er zijn die minder dan 20 m lang zijn.

### *Artikel 1.01, onderdeel x.1*

Toegevoegd wordt een definitie voor de waterscooter. Uit de tekst hiervan blijkt dat dit fenomeen als een bijzonder type snelle motorboot (art. 1.01, onder x) dient te worden beschouwd. De grote wendbaarheid en het gebruik op ondiep water van de waterscooter maakt het noodzakelijk om deze categorie apart te kunnen reguleren. Het bijzondere van de waterscooter is dat zij door hun bestuurders zittend, staand of zelfs liggend kunnen worden voortbewogen. Er kunnen één of meerdere personen op worden vervoerd die zowel achter als naast elkaar kunnen zitten. Een kenmerk van de waterscooter is voorts dat het sturen veelal geschiedt door verplaatsing van het lichaamsgewicht. Daarnaast kan hij door zijn snelheid geheel uit het water komen, zodat hiermee, veel meer dan bij andere snelle motorboten het geval is, capriolen kunnen worden uitgethaald die te vergelijken zijn met die van een waterskiër. Daarom is als bijzondere eigenschap vermeld dat de waterscooter als het ware skiënd over het water wordt voortbewogen. Het is juist dit speelse element dat nadere regulering noodzakelijk maakt. Indien de waterscooter op dezelfde wijze wordt voortbewogen als een gewone snelle motorboot zijn de algemene regels (o.a. stuurboordswal houden) voldoende om de veiligheid te verzekeren.

### *Artikel 1.01, onderdeel bb*

In het gewijzigde reglement zijn de oude bijlagen 9, 10 en 11 vervallen. In de artikelen die het vervoer van gevaarlijke stoffen regelen wordt thans steeds direct naar de relevante randnummers van het ADNR verwezen. Deze afkorting dient derhalve in de begripsbepalingen te worden opgenomen. Het herziene ADNR is vastgesteld bij de resolutie van de CCR van 1 december 1993 (protocol 1993-II-25). Het ADNR wordt voor alle Nederlandse wateren van kracht verklaard als Bijlage II bij het Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG).

### *Artikel 1.02, eerste lid*

De formulering van het begrip «schipper» wordt thans in het BPR zodanig aangepast dat tot uitdrukking komt dat hiermee in beginsel hetzelfde is bedoeld als in artikel 1.02 van het RPR.

De huidige formulering van dit lid houdt feitelijk alleen een definitie in waarbij vooral is gestreefd uitdrukking te geven aan het feitelijk karakter van de schipper. In de nieuwe formulering wordt evenals in het RPR een voorschrift opgenomen, inhoudende dat ieder schip, met uitzondering van een duwbak, en ieder samenstel een schipper moet hebben. Door het gebruik van de woorden «die het schip of het samenstel voert» wordt vervolgens dezelfde nadruk op het feitelijk karakter van de schipper gelegd als het huidige eerste lid doet. In het RPR daarentegen wordt door de formulering «die hiertoe de vereiste bekwaamheid bezit» het begrip

schipper verbonden met de eis van het hebben van een Rijnpatent. Voor de BPR-wateren wordt deze materie geregeld door de Binnenschepenwet.

De tweede en derde volzin van het nieuwe eerste lid verzekeren dat de inhoud van het begrip «schipper» dezelfde is als in het huidige BPR.

#### *Artikel 1.02, vierde lid*

De aanhef van het vierde lid lijkt op het eerste gezicht in tegenspraak met het nieuwe eerste lid dat immers de aanwezigheid van een schipper voorschrijft. Dit voorschrift zou echter niet kunnen werken, aangezien ingevolge artikel 1.02, tweede lid, het de schipper zelf is die verantwoordelijk is voor de naleving van het merendeel van de bepalingen van het reglement. De verantwoordelijkheid voor de naleving van het eerste lid wordt daarom in het gewijzigde vierde lid, onderdeel a, evenals dit voor het aanstellen van de wachtsman als bedoeld in artikel 7.08 is geschied, opgedragen aan de exploitant van het schip. Het begrip «exploitant» wordt thans gedefinieerd in artikel 1.01, onderdeel aa.

De aanhef kon voorts beperkt blijven tot stilliggende schepen, dit als gevolg van het feitelijk karakter van het begrip «schipper». Tijdens het varen zal er steeds een «feitelijke schipper» zijn; het schip zal immers altijd worden gevoerd.

Het onderdeel b van dit lid dat de artikelen van het BPR bevat waarvoor de wachtsman verantwoordelijk is, is aangepast in verband met andere wijzigingen die zijn aangebracht in het BPR.

#### *Artikel 1.03, derde lid*

Aan het artikel wordt een nieuw derde lid toegevoegd dat overeenkomt met artikel 1.03, derde lid, RPR.

Ten tijde van de vaststelling van het BPR in 1983 was het overnemen van dit lid niet noodzakelijk geacht. In verband met het feitelijk karakter van het begrip «schipper» zou dit voor het BPR immers meebrengen dat een persoon, al dan niet een bemanningslid, die zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt daardoor feitelijk schipper zou zijn geworden, en als zodanig ingevolge artikel 1.02, tweede lid, verantwoordelijk zou zijn voor de naleving van het reglement.

In de praktijk is echter gebleken dat de gezagsverhouding aan boord voor opsporingsambtenaren niet steeds een duidelijk beeld geeft wie als feitelijke schipper moet worden aangemerkt. Om daarom ook in twijfelgevallen de strafrechtelijke verantwoordelijkheid te kunnen vaststellen, wordt thans het nut van de aanvullende betekenis van de onderhavige bepaling ingezien. Naast de eigen verantwoordelijkheid die leden van de bemanning en andere personen die zich aan boord bevinden reeds ingevolge het eerste lid hebben stelt het nieuwe derde lid nu uitdrukkelijk vast dat wanneer aanwijzingen, als bedoeld in het tweede lid, door de schipper niet zijn gegeven toch een zelfde strafrechtelijke verantwoordelijkheid bestaat.

#### *Artikel 1.04*

De wijziging van de onderhavige bepaling bedoelt niet de grondregel voor het gedrag in het scheepvaartverkeer ten aanzien van de voorzorgsmaatregelen volgens goede zeemanschap principiële te wijzigen. De oude formulering gaf echter traditioneel nog als belangenkader «de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart» aan. Sinds het van kracht worden van de Scheepvaartverkeerswet in 1988 geeft reeds artikel 3 van die wet echter de mogelijkheid van een ruimer belangenkader.

Voorts is in het nieuwe RPR 1995 de formulering van het overeenkomstige artikel 1.04 zodanig gewijzigd dat de opsomming van de verschil-

lende doeleinden, in verband waarmee de voorzorgsmaatregelen worden voorgeschreven, niet langer limitatief is.

Gemeend wordt daarom dat de onderhavige bepaling in het BPR aan betekenis kan winnen door deze overeenkomstig te formuleren als het RPR 1995. Slechts het daarin vervatte doel te voorkomen «dat het milieu in ernstige mate kan worden beïnvloed» is niet overgenomen. Uit artikel 3 Scheepvaartverkeerswet blijkt dat voor het milieubelang op grond van deze wet slechts voorschriften kunnen worden gegeven in samenhang met regeling van de in artikel 3, eerste lid, van de wet genoemde andere belangen. Dit wil dus niet zeggen dat het rekening houden met het milieu in het kader van voorzorgsmaatregelen op grond van goede zeemanschap geen rol kan spelen. Daarbij moet immers rekening worden gehouden met de heersende inzichten en opvattingen.

*Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel b*

Aan het voorschrift om de bescheiden vereist door het ADNR aan boord te hebben wordt, overeenkomstig het RPR 1995, de specificering toegevoegd met betrekking tot de relevante randnummers van het herziene ADNR.

*Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel g*

Aan de in dit lid opgesomde bescheiden wordt als onderdeel g toegevoegd het certificaat van onderzoek dat wordt voorgeschreven bij artikel 3 van de Binnenschepenwet, dan wel het document dat hiervoor in de plaats treedt als bedoeld in artikel 4 van die wet.

*Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel h*

In de uitvoeringsvoorschriften die krachtens artikel 1.01, onderdelen p en q, van het BPR zullen worden vastgesteld, zal worden voorzien in een certificaat voor navigatielantaarns die, hoewel zij niet het keurmerk ingevolge de Rijnvoorschriften dragen, toch op bepaalde vaarwegen worden toegelaten. Uiteraard dient dit certificaat aan boord aanwezig te zijn.

*Artikel 1.17, tweede lid*

In dit lid wordt de verwijzing naar de relevante bepalingen van hoofdstuk 3 aangepast aan de nieuwe indeling van dat hoofdstuk.

*Artikel 2.01, eerste lid, onderdeel a*

In de huidige redactie van deze bepaling moest een duwbak zijn naam etc. op een zodanige wijze voeren dat deze ook van achteren zichtbaar was. Gelet op het gebruik van duwbakken kon hieraan niet worden voldaan, en had dit voorschrift voor deze schepen ook geen zin. Thans is de bepaling zodanig aangepast dat duwbakken van deze verplichting worden uitgezonderd.

*Artikel 2.01, derde lid*

In de huidige redactie was dit artikel niet van toepassing op een schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat (zeeschip). De grond voor deze uitzondering was dat voorheen de naamvoering van een zeeschip werd vereist ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen. Aangezien dit artikel door het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement buiten

werking is gesteld, dient het onderhavige artikel thans wel van toepassing te worden verklaard op zeeschepen.

### *Hoofdstuk 3 – Optische tekens van schepen*

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 BPR verdeeld in een Afdeling II «Lichten», met Paragrafen A «Lichten tijdens het varen» en B «Lichten tijdens het stilliggen», en een Afdeling III «Dagtekens», met overeenkomstige Paragrafen A en B. Deze onoverzichtelijke en onnodig lange opzet was ontleend aan het CEVNI en was derhalve ook die van het RPR. Een nieuwe opzet met vermelding van de lichten en dagtekens zoveel mogelijk steeds in één artikel met een nieuwe nummering lag reeds lang voor de hand. De herziening van het RPR heeft de gelegenheid voor deze stap geboden. De uniforme indeling van het CEVNI is echter niet verlaten voordat het de delegaties in de CCR bekend was dat 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 enkele gevallen herzien dan wel vereenvoudigd.

#### *Artikel 3.01*

Het eerste, tweede en derde lid van dit artikel zijn aangepast aan de nieuwe indeling van hoofdstuk 3. In het eerste en tweede lid wordt nu nog slechts geregeld welke artikelen op varende resp. stilliggende schepen van toepassing zijn, zodat dit niet steeds in de betreffende artikelen behoeft te worden herhaald. Het van kracht zijn des nachts dan wel des daags wordt in de nieuwe vormgeving echter juist in de artikelen zelf aangegeven.

#### *Artikel 3.01a*

Inhoudelijk komt deze bepaling overeen met het oude artikel 3.01a BPR. De redactie van de definities van de begrippen «toplicht», «boordlichten», «heklicht» en «rondomschijnend licht» zijn echter aangepast aan die van artikel 3.01 RPR 1995.

#### *Artikel 3.02*

Dit artikel was bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement reeds in overeenstemming gebracht met artikel 3.02 RPR 1983 zoals dat bij tijdelijke wijziging was gewijzigd.

In het RPR 1995 is het vierde lid van de tijdelijke tekst niet overgenomen. Dit hield de uitzondering voor navigatielantaarns van kleine schepen in om het in de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart vermelde keurmerk te dragen. Bij het verkeer op een vaarweg als de Rijn wordt het niet langer verantwoord geacht dat niet-typegekeurde navigatielantaarns worden toegepast.

Het tweede lid van het artikel in het BPR wordt zodanig gewijzigd dat thans alle schepen (dus ook «kleine schepen») moeten zijn voorzien van navigatielantaarns die aan de vastgestelde eisen voldoen. Dit kan ofwel blijken uit de aanwezigheid op de lantaarns en gloeilampen van het keurmerk overeenkomstig de Rijnvoorschriften, ofwel uit een certificaat als bedoeld in de nieuwe regeling die ter uitvoering van artikel 1.01, onderdelen p en q, zal worden vastgesteld.



### *Artikel 3.03*

De titel en het derde lid van dit artikel zijn aangevuld in verband met de afmetingen van wimpels. Deze aanvulling is overgenomen van artikel 3.36 van het CEVNI (ECE document TRANS/SC3/115/Add. 2).

### *Artikel 3.05*

Het tweede lid van dit artikel is in zoverre in overeenstemming gebracht met het RPR dat niet-reglementaire tekens worden verboden die kunnen leiden tot verwarring met de in het reglement vermelde tekens.

### *Artikel 3.06*

In het RPR 1995 is dit artikel vervallen. Daarbij is er van uit gegaan dat in beginsel geen lichten van geringere sterkte als noodlichten dienen te worden toegelaten, en dat in deze tijd een dergelijke bepaling overbodig zou moeten worden geacht. Aangezien in het CEVNI het overeenkomstige artikel nog voorkomt en bij de op handen zijnde herziening daarvan naar verwacht zal worden gehandhaafd is deze bepaling thans wederom in hoofdstuk 3 van het BPR opgenomen.

### *Artikel 3.07*

In de titel en het eerste lid van dit artikel worden thans ook wimpels vermeld.

### *Artikel 3.08*

In het eerste lid van dit artikel is de minimum hoogte van het toplicht van 6 m op 5 m gebracht. Dit is in overeenstemming met het CEVNI en het RPR 1995.

In het nieuwe derde lid is de regeling voor geassisteerde motorschepen opgenomen die voor des daags in artikel 3.29, derde lid (oud), was vermeld.

Het vijfde lid (oud) is niet meer opgenomen omdat deze bepaling is neergelegd in artikel 4 van de Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993.

De verwijzing in het nieuwe vijfde lid is aangepast in verband met de nieuwe indeling van het hoofdstuk.

### *Artikel 3.09*

Dit nieuwe artikel is ontstaan door de samenvoeging van het oude artikel 3.09 en een belangrijk deel van het oude artikel 3.29.

De minimum hoogte van het rondom schijnende licht en van de gele bol voor gesleepte schepen is evenals ten aanzien van toplichten van 6 m op 5 m gebracht.

In het zevende lid luidt de redactie thans in plaats van «een klein schip dat wordt gesleept»: het slepen van een klein schip. Aan de oude redactie zou immers de indruk kunnen worden ontleend dat een sleepboot («groot schip») die een klein schip sleept zelf wél de tekens bedoeld in het eerste lid zou moeten voeren. Dit was echter niet de bedoeling van deze uitzonderingsbepaling en evenmin in overeenstemming met de praktijk.

### *Artikel 3.10*

De in dit artikel voorgeschreven lichten komen overeen met artikel 3.10 oud, behoudens de minimum hoogte van het bovenste toplicht, bedoeld in het eerste lid, onder a.1e, die van 6 m op 5 m is gebracht. Voorts is het

extra heklicht, voorgeschreven in het oude eerste lid, onder c.3e, evenals in het RPR, vervallen. Gezien de inmiddels opgedane ervaring met het varen met zesbaksduwstellen, waarvoor dit extra heklicht was voorzien, is geconstateerd dat er in de praktijk bij het oplopen geen behoefte aan bestaat om dergelijke duwstellen afzonderlijk te kunnen herkennen.

Het nieuwe vierde lid is gelijk aan het tweede lid van het overeenkomstige artikel van het RPR 1995, en was in het RPR 1983 opgenomen in artikel 8.03a, onder b.

#### *Artikel 3.11*

In het tweede lid van dit artikel is thans ook de gele bol van artikel 3.29, derde lid (oud), voorgeschreven.

#### *Artikel 3.12*

In het eerste lid van het nieuwe artikel zijn als onderdeel c het rode en het groene rondomschijnende licht opgenomen die voorheen als facultatieve lichten in het oude tweede lid waren vermeld. Deze lichten zijn inmiddels voor zeilschepen van meer dan 20 m zodanig ingeburgerd dat het ontbreken daarvan eerder tot verwarring zou kunnen leiden. Door het verplicht stellen van deze lichten kan thans des nachts een duidelijk onderscheid tussen kleine en grote zeilschepen worden verzekerd.

Als tweede lid is thans de materie opgenomen die geregeld was in het oude artikel 3.30. In het RPR 1995 is de zwarte kegel echter nog steeds uitsluitend voor kleine schepen voorgeschreven en is de verplichting tot het voeren daarvan opgenomen in artikel 3.13, zesde lid. In het BPR blijft de zwarte kegel voor kleine schepen gehandhaafd door de formulering van het nieuwe derde lid.

Het oude derde lid is vervallen aangezien deze materie thans wordt geregeld in artikel 3.02 in samenhang met de Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993.

#### *Artikel 3.13*

In dit artikel zijn de leden vanaf het oude lid 1bis normaal doorgenummerd aangezien er geen aanleiding meer is in deze een afwijking van de uniforme CEVNI-indeling aan te geven.

Het oude zesde lid is vervallen aangezien deze materie thans wordt geregeld in artikel 3.02 in samenhang met de Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993.

#### *Artikel 3.14*

Dit artikel is een combinatie van de oude artikelen 3.14 en 3.32. Het bepalen van de soort gevaarlijke stof waarop het eerste, het tweede, dan wel het derde lid van toepassing is geschiedt thans, in plaats van door een verwijzing naar de oude, vervallen bijlagen 9, 10 en 11, door een directe verwijzing naar de betreffende randnummers en bijlagen van het nieuwe ADNR.

Als uitzondering op het algemene vereiste dat de voorgeschreven tekens van alle zijden zichtbaar moeten zijn wordt in de laatste volzin van het eerste en het tweede lid thans mogelijk gemaakt dat de in het eerste en tweede lid bedoelde dagtekens ook zowel op het voor- als op het achterschip worden gevoerd. Met name bij schepen met een hoge deklading (zoals containerschepen) wordt aldus voorkomen dat de kegels door de lading aan het gezicht worden onttrokken, dan wel dat in zulke gevallen onpraktisch hoge masten daarvoor zouden moeten worden geplaatst.

Het vijfde lid is een nieuwe bepaling. Hiervoor geldt net als voor de heklichten bedoeld in artikel 3.10, vijfde lid, dat bij gebruik van twee duwbotten naast elkaar de tekens moeten worden gevoerd door de duwboot aan stuurboord.

Het zevende lid betreft eveneens een geheel nieuwe bepaling. In artikel 6.28, achtste lid, is bepaald dat de verplichting om in een sluiscolk en op de wachtplaats van de sluis een zijwaartse afstand van 10 m in acht te nemen ten opzichte van een schip dat één blauw licht of blauwe kegel voert, niet geldt voor een schip dat hetzelfde teken 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) van het ADNR 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 wordt bepaald dat ook deze schepen het blauwe licht of de blauwe kegel, maar uitsluitend bij nadering van de wachtplaats en tijdens het schutten, mogen voeren indien ze gelijktijdig met een één kegel-schip willen worden geschut.

#### *Artikel 3.15*

In het overeenkomstige hoofdstuk 3 van het RPR 1995 is als artikel 3.15 de regeling van het oude artikel 3.31 overgenomen. Aangezien dit voorschrift met betrekking tot het voeren des daags van een gele ruit voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 20 m voor toepassing op de BPR-wateren van onvoldoende nautische betekenis wordt geacht, is dit artikel wederom niet overgenomen.

#### *Artikel 3.16*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.16 oud. In de redactie van het nieuwe artikel is nauwer aangesloten bij artikel 3.16 RPR 1995.

#### *Artikel 3.17*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.36 oud. De afmetingen van de wimpel zijn thans echter opgenomen in artikel 3.03.

#### *Artikel 3.18*

Dit artikel is een combinatie van de artikelen 3.18 en 3.35 oud.

#### *Artikel 3.20*

Deze bepaling is ontstaan door combinatie van de artikelen 3.20 en 3.36a oud. Nieuw is in het eerste lid dat aan de oever gemeerde schepen in plaats van één stilliglicht ook twee lichten mogen voeren, één voorop en één achterop. Het verschil met geankerde schepen (tweede lid) blijft hierbij herkenbaar door het feit dat deze lichten op dezelfde hoogte moeten worden gevoerd, terwijl bij de ankerlichten het hoger gelegen licht het trekkend anker aanduidt. Op deze wijze worden met name de langere schepen tijdens het stilliggen beter herkenbaar en wordt aldus de veiligheid vergroot. Ook deze variant zal in het CEVNI worden overgenomen.

#### *Artikel 3.22*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.23 oud.

*Artikel 3.23*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.25 oud.

*Artikel 3.24*

Deze bepaling is ontstaan door combinatie van de artikelen 3.26 en 3.40 oud.

*Artikel 3.25*

Deze bepaling is ontstaan door combinatie van de artikelen 3.27 en 3.41 oud.

*Artikel 3.26*

Deze bepaling is ontstaan door combinatie van de artikelen 3.28 en 3.42 oud.

*Artikel 3.27*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.45 oud.

*Artikel 3.28*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.49 oud.

*Artikel 3.29*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.48 oud.

*Artikel 3.30*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.46 oud.

*Artikel 3.31*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.43 oud.

*Artikel 3.32*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.44 oud.

*Artikel 3.33*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.47 oud.

*Artikel 3.34*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.50 oud.

*Artikel 3.35*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.51 oud.

*Artikel 3.36*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.52 oud.

#### *Artikel 3.37*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.53 oud.

In het nieuwe artikel komt echter niet terug het oude derde lid dat een vissersschip met een lengte van minder dan 20 m toestond om in plaats van twee zwarte kegels met de punten tegen elkaar een mand te voeren. Dit is een gevolg van de op 4 november 1993 door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen wijziging van Voorschrift 26, onderdeel (b)(i), van de internationale zeeaanvaringsbepalingen (resolutie A.736 (18)).

#### *Artikel 3.38*

Deze bepaling komt overeen met artikel 3.54 oud.

#### *Artikel 4.01, vierde lid*

De verwijzing in het vierde lid is, als gevolg van de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar artikel 3.30, eerste lid.

#### *Artikel 4.04, eerste lid*

De verwijzingen in het eerste lid van dit artikel zijn, als gevolg van de herziening van het ADNR en het laten vervallen van de oude bijlagen 9, 10 en 11, alsmede als gevolg van de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar het nieuwe artikel 3.14, eerste, tweede en derde lid.

#### *Artikel 4A.01*

De wijzigingen in dit artikel betreffen met name de verplichting van schepen om uitgerust te zijn met marifoon. In het opschrift van het artikel zijn de oude opschriften boven resp. het eerste en het vijfde lid gecombineerd. Het vierde en vijfde lid zijn nieuw ten opzichte van het oude vierde en vijfde lid, terwijl het oude zesde lid is vervallen.

Het nieuwe vierde lid verplicht alle motorschepen met uitzondering van kleine schepen te zijn uitgerust met een marifooninstallatie die kan bestaan uit één of meer marifoons. Het BPR volgt hierin het nieuwe artikel 4.05, derde lid, van het RPR 1995. Evenals in dat artikel is de nieuwe bepaling gegoten in de vorm van een verkeersvoorschrift tijdens het varen. Dit blijkt mede uit de eis dat de installatie goed moet functioneren. Op de in de nieuwe bijlage 9 vermelde vaarwegen moet, evenals op de Rijn, de installatie het gelijktijdig uitluisteren op twee kanalen mogelijk maken. In feite komt het voorschrift derhalve voor die vaarwegen neer op een uitrustingsplicht met twee marifoons. De vaarwegen waarvoor deze bepaling noodzakelijk wordt geacht zijn de belangrijkste hoofdscheepvaartroutes en wel de verbindingen Rotterdam – Duitsland en Amsterdam – Antwerpen/Gent. Deze scheepvaartroutes sluiten aan op dan wel kruisen de vaarwegen waarop het RPR van toepassing is. Voor de overige wateren geldt de verplichting voor dezelfde categorie schepen te zijn uitgerust met één marifoon.

Het nieuwe vijfde lid geeft eveneens een nieuw verkeersvoorschrift ten aanzien van het gebruik van de marifoon. De installatie moet zijn ingeschakeld, en hierbij geldt een uitluister- en communicatieplicht, op de kanalen voor het schip- –schipverkeer dan wel tussen het schip en de verschillende instanties waarmee nautische informatie wordt uitgewisseld. Bij dit laatste vervullen op de Rijn in Nederland de verkeersposten een steeds grotere rol. Hierbij is tevens de verplichting opgenomen dat, indien men zich op vaarwegen van de eerder aangehaalde bijlage 9 bevindt, tegelijkertijd moet worden uitgeluisterd op twee kanalen.

#### *Artikel 4A.02, eerste lid*

Dit artikel is op overeenkomstige wijze aangepast als artikel 4.06, eerste lid, van het RPR 1995.

Omdat in het nieuwe artikel 4A.01, vierde lid, een vrij algemene marifoonverplichting wordt geregeld, kon in artikel 4A.02, eerste lid, het oude littera b vervallen. De uitrustingsplicht van artikel 4A.01 geldt echter weer niet voor kleine schepen. Teneinde te voorkomen dat kleine schepen van radar zouden kunnen gebruik maken zonder met marifoon te zijn uitgerust, wordt een dergelijke uitrustingsplicht voor deze categorie alsnog geformuleerd in een afzonderlijke alinea van het eerste lid van artikel 4A.02.

#### *Artikel 6.01*

In het tweede lid van dit artikel wordt een fout in de redactie van Stb. 1983, 682, hersteld.

#### *Artikel 6.03*

De verwijzing in het tweede lid van dit artikel is, als gevolg van de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar artikel 3.17.

Een tweede wijziging in dit lid heeft tot doel het zeker stellen, in het belang van een veilige navigatie van met name tegemoetkomende schepen, dat de in dit lid bedoelde tekens in ieder geval door het motorschip aan de kop van het samenstel worden gegeven. In geval van een samenstel hoeft de schipper van het samenstel immers niet de schipper van dat schip te zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het assisteren van een schip of een duwstel.

#### *Artikel 6.03a*

Dit artikel bevatte een tegenstrijdigheid in de relatie tussen de regels voor het koers kruisen enerzijds en de regels voor het keren, het verlaten van een ankerplaats en de samenkomst van vaarwegen anderzijds. Zie het vierde lid (oud) dat bepaalde dat deze bijzondere regels boven de algemene regels inzake koers kruisen gaan. In de gevallen van de bijzondere gedragsregels voor koers kruisen tussen kleine schepen onderling en tussen zeilschepen onderling was (in het tweede en derde lid) de uitzondering gemaakt, dat het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord volgt steeds zijn weg mag vervolgen. Een dergelijke uitzondering was bij de regels voor het koers kruisen tussen grote schepen onderling (beide geen zeilschip zijnde) niet gemaakt (eerste lid). Dit leidde tot onduidelijkheden in de praktijk. Met name in het geval van betonde vaargeulen in ruime wateren was het vaak niet duidelijk of de kruiskoersregel gold dan wel artikel 6.16. Meer duidelijkheid wordt verwacht ten gevolge van de onderhavige wijziging. De zinsnede «Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen» vervalt in het tweede en derde lid. Vervolgens wordt een nieuw vierde lid ingevoegd dat de regel inhoudt: Een zeilschip mag niet zodanig het vaarwater opkruisen dat het een ander schip, dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt, dwingt uit te wijken. Om met name dit te voorkomen was namelijk de gewraakte zin aan het tweede en derde lid toegevoegd. Door de wijziging wordt de problematiek zoveel mogelijk binnen het kader van de kruiskoersregels opgelost.

Het nieuwe vierde lid slaat zowel op de situatie dat een schip op een doorgaand vaarwater, zoals bijv. een kanaal, laveert en daarbij een de stuurboordszijde van het vaarwater volgend ander schip kruist, als op een soortgelijke situatie binnen de laterale betoning van een betonde vaargeul. Het zeilschip is in dat geval uitwijkplichtig op grond van het

nieuwe vierde lid. Komt echter een schip van vaarwater buiten de betonde vaargeul dit betonde vaarwater binnenvaren dan is niet de kruiskoersregel van artikel 6.03a van toepassing maar, gelet op artikel 6.03a, vijfde lid (nieuw), de regel van artikel 6.16. Immers is de betonde vaargeul hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater daarbuiten.

#### *Artikel 6.04a*

In het derde lid van dit artikel wordt een fout in de redactie van Stb. 1986, 419, hersteld.

#### *Artikel 6.05*

Het schrappen van de woorden «in zicht zijnd» is enerzijds door de praktijk ingegeven, maar volgt hierbij tevens de tekst van artikel 6.04 van het RPR 1995. De genoemde woorden waren door de CCR reeds in de tekst van het RPR geschrapt bij protocol 1988-II-38.

De wijziging is te meer zinvol voor de Geldersche IJssel en de Maas waar het bochtige karakter en de grote verkeersintensiteit er vele malen toe noodzaakt om reeds vóórdat een tegenligger wordt gezien aan de verkeerde wal te gaan varen dan wel aan de verkeerde wal te blijven. Het is derhalve in het belang van de duidelijkheid dat het blauwe bord blijft staan zolang het schip zijn verkeerde wal wil houden.

#### *Artikel 6.11*

In onderdeel b van dit artikel wordt een fout in de redactie van Stb. 1983, 682, hersteld.

#### *Artikelen 6.13, derde lid, en 6.16, derde lid*

In deze bepalingen vervalt het woord «dan». Hierdoor werd een relatie gesuggereerd tussen het gedrag van «het andere schip» en de geluidsseinen, bedoeld in het tweede lid. Een absolute afhankelijkheid van de reactie van een schip, dat tot het doorgaande verkeer behoort, van het gegeven zijn van deze geluidsseinen zou echter ook bij de ongewijzigde tekst van deze artikelen als een te beperkte interpretatie daarvan moeten worden opgevat. Maar thans gaat het «plotseling en in sterke mate-criterium» door de wijziging van artikel 6.13, vierde lid, en artikel 6.16, vijfde lid, ook gelden tussen een groot en een klein schip, wanneer het het grote schip is dat de van de doorgaande vaart afwijkende manoeuvre uitvoert. In dat geval zou het zelfs niet reglementair zijn dat het grote schip de geluidsseinen van het tweede lid zou geven. Door de onderhavige wijzigingen wordt benadrukt dat het «plotseling-en in sterke mate-criterium» van het eerste lid van deze artikelen niet uitsluitend van het geven van geluidsseinen afhankelijk kan worden gesteld. Allereerst zal in veel gevallen uit de nautische situatie zelf duidelijk zijn hoe het samenspel als bedoeld in het eerste en het derde lid dient te verlopen. Zo nodig kunnen ook de geluidsseinen door een marifoon-communicatie worden vervangen. Bovendien geldt de communicatie door middel van geluidsseinen niet tussen kleine en grote schepen, noch tussen kleine schepen onderling.

#### *Artikelen 6.13, vierde lid, en 6.16, vijfde lid*

In de oude bepalingen ten aanzien van keren, het gedrag bij vertrek, alsmede het uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater, waren de voornaamste bepalingen van de betrokken artikelen 6.13, 6.14 en 6.16 niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip. Dit betekende

dat wanneer in de bedoelde situaties een klein schip en een «groot» schip met elkaar werden geconfronteerd het kleine schip volgens de hoofdregel van artikel 6.02, tweede lid, steeds moest uitwijken en geen beroep kon doen op het «plotseling en in sterke mate-criterium». Hoewel het absolutisme van «klein wijkt voor groot» getemperd wordt door de beginselen van goede zeemanschap, wordt het in de huidige verkeerssituatie op de Nederlandse vaarwegen in beginsel niet langer redelijk geacht dat kleine schepen steeds moeten uitwijken voor een groot schip dat een manoeuvre uitvoert die afwijkt van de doorgaande verkeersstroom, d.w.z. wanneer dat grote schip keert, van een ligplaats vertrekt, een hoofdvaarwater invaart of oversteekt. Het toegenomen belang van de recreatievaart brengt mee dat de bedoelde grote schepen dergelijke manoeuvres eerst uitvoeren, nadat zij zich er van hebben vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat ook eventuele kleine schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Door de onderhavige wijzigingen worden grote schepen derhalve verplicht in de bedoelde gevallen deze regels ten aanzien van kleine schepen in acht te nemen. Omgekeerd geldt deze regel echter niet. Indien het het kleine schip is, dat de van de doorgaande vaart afwijkende manoeuvre uitvoert, gaat derhalve de algemene wijkplicht van artikel 6.02, tweede lid, voor.

Tussen kleine schepen onderling blijven de bijzondere regels van de artikelen 6.13, 6.14 en 6.16, met uitzondering van de bijzondere geluidseisen, van kracht zoals thans reeds het geval was.

#### *Artikel 6.17, tweede lid*

De verwijzing in het tweede lid van dit artikel is, als gevolg van de herziening van het ADNR, het vervallen van de bijlagen 10 en 11, en de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar het nieuwe artikel 3.14, tweede en derde lid.

#### *Artikel 6.20, derde en vierde lid*

De verwijzingen in het derde en vierde lid van dit artikel zijn, als gevolg van de nieuwe vormgeving van hoofdstuk 3, thans naar de nieuwe artikelen 3.29 respectievelijk 3.25. De redactie van het vierde lid is hieraan verder aangepast.

#### *Artikel 6.21a, eerste lid*

In het eerste lid van dit artikel zijn de woorden «bij buitengewone plaatselijke omstandigheden» vervallen. Deze formulering was afkomstig uit het RPR maar leidde in de praktijk tot de nodige rechtsonzekerheid.

In artikel 8.01 van het RPR 1995 zijn deze woorden overigens gehandhaafd. De betreffende volzin in het RPR komt vreemd genoeg ná een algemeen verbod tot het slepen (en assisteren) van een duwstel. Het daarna weer toestaan van assistentie van een duwstel «bij buitengewone omstandigheden, wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt» is met name voor de schipper van een duwstel dat behoefte heeft aan assistentie moeilijk te interpreteren. Het algemene verbod had zin in de tijd dat er nog veel duwboten zonder certificaat van onderzoek in gebruik waren. Thans geldt decertificatieplicht ook buiten de Rijn in Nederland algemeen. In ieder duwstel dient uit het certificaat van de duwboot te blijken of dit schip voor het voortbewegen van het duwstel mag worden ingezet. Wanneer dit voor de verbetering van de bestuurbaarheid door de schipper zinvol wordt geacht dient hem de beslissing over het al dan niet inzetten van een assisterende sleepboot niet oneven-



redig moeilijk te worden gemaakt. Het criterium dat de veiligheid van de scheepvaart moet zijn gewaarborgd wordt hierbij derhalve voldoende geacht.

#### *Artikel 6.21c*

Dit artikel is sterk vereenvoudigd. De wijze van communiceren tussen schepen in een sleep door middel van klokslagen en het geven van seinen met vlaggen of ballen was sterk verouderd. Ook het artikel 8.12 van het RPR 1983, dat dezelfde regeling bevatte, is in het RPR 1995 niet meer overgenomen.

De huidige techniek maakt het op eenvoudige wijze mogelijk om draadloos onderling contact te hebben, zonder dat daarbij de overige scheepvaart wordt gestoord.

#### *Artikel 6.22*

De wijziging in het tweede lid van dit artikel betreft een vereenvoudiging van de tekst. Omdat een drijvend voorwerp slechts door een schip kan worden voortbewogen en dus slechts de schipper van dat schip als schipper van het samenstel voor de naleving verantwoordelijk is, is het niet zinvol om een afzonderlijk verbod voor het drijvend voorwerp te laten gelden.

De verwijzingen in het derde lid zijn, als gevolg van het nieuwe hoofdstuk 3, thans naar artikel 3.25 respectievelijk artikel 3.34.

#### *Artikel 6.23, eerste lid*

Zie ook de toelichting bij de wijzigingen van de artikelen 6.13 en 6.16. Het niet gelden van het «plotseling en in sterke mate criterium» voor veerponten ten opzichte van kleine schepen was noch in het CEVNI van 1985, noch in het RPR opgenomen. Deze dus alleen in het BPR opgenomen uitzondering blijkt in de praktijk reeds meerdere malen tot gevaarlijke situaties te hebben geleid. Door de onderhavige wijziging is deze uitzondering vervallen.

#### *Artikel 6.26, vijfde lid*

In het vijfde lid van dit artikel wordt een fout in de redactie van Stb. 1983, 682, hersteld.

#### *Artikel 6.28, achtste, negende en tiende lid*

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 voorts aangepast in verband met het nieuwe hoofdstuk 3.

#### *Artikel 6.29*

In het eerste lid van dit artikel wordt als nieuwe algemene categorie van schepen, waaraan steeds het recht van voorrang bij schutting wordt toegekend, toegevoegd «schepen geladen met verse vis, schaal- of schelpdieren». Deze categorie werd voorheen, als enige categorie waaraan het recht voor de doorvaart van de Rijkssluizen als zodanig werd toegekend, vermeld in de ministeriële regeling ter uitvoering van het

eerste lid, onder b (oud)(besluit van 6 juli 1993, Stcrt. 137). Dit betreft voornamelijk de mosselkotters die tussen de Waddenzee en de Zeeuwse ruime wateren varen. Naast de in het eerste lid, onder a, genoemde categorie blijft ook voor deze categorie schepen voorrang bij schutting zinvol. Door het opnemen van deze categorie in het onderhavige artikel kan de genoemde uitvoeringsregeling vervallen.

In het nieuwe onderdeel c vervalt tevens de mogelijkheid om bij een uitvoeringsregeling een categorie van schepen, waaraan het recht wordt toegekend, aan te wijzen. In het moderne sluisbedrijf bestaat hieraan, naast de thans in dit artikel vermelde categorieën, niet langer behoefte.

In het tweede lid is de verwijzing aangepast aan het nieuwe hoofdstuk 3.

#### *Artikel 6.30, zesde lid*

Gezien de nieuwe algemene uitluister- en communicatieplicht bedoeld in artikel 4A.01, vijfde lid, zou het oude zesde lid van artikel 6.30 kunnen vervallen. De nieuwe verplichting te zijn uitgerust met marifoon, opgenomen in artikel 4A.01, vierde lid, omvat echter alleen andere dan kleine schepen. Naast de voor alle wateren geldende verplichting voor kleine schepen die gebruik willen maken van radar (artikel 4A.02, eerste lid) te zijn uitgerust met een marifooninstallatie, die geschikt is voor de daartoe aangewezen kanalen en die goed functioneert, wordt thans voor de vaart bij slecht zicht op een aantal hoofdvaarwegen voor kleine schepen eveneens een marifoon voorgeschreven. Het BPR volgt hierin artikel 6.30, tweede lid, van het RPR 1995.

Hierdoor wordt op bedoelde vaarwegen die ook tijdens slecht zicht intensief worden bevaren de veiligheid verhoogd. Voor deze vaarwegen zijn veelal verkeersposten ingesteld. Afspraken tussen schepen onderling dan wel tussen schepen en de verkeerspost kunnen thans door alle verkeersdeelnemers worden gehoord. Onverwachte en gevaarlijke situaties kunnen hierdoor worden voorkomen.

#### *Artikel 7.01, derde lid*

Aan deze bepaling is de verplichting toegevoegd dat dient te worden voorkomen dat bij het ankeren of meren schade wordt toegebracht aan de infrastructuur van de vaarweg. Dit laatste blijkt in de praktijk nogal eens voor te komen bij het stilliggen van onbemande schepen zoals duwbakken.

#### *Artikel 7.02, eerste lid*

De wijziging van onderdeel a van het eerste lid betreft een aanpassing aan het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer waarbij het oude artikel 5.08, dat de regeling voor het vaststellen van bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken bevatte, is ingetrokken. Dit wordt thans geregeld door artikel 13 van genoemd besluit.

De verwijzing in onderdeel j van het eerste lid betreft, als gevolg van het nieuwe hoofdstuk 3, thans artikel 3.33.

#### *Artikel 7.03, eerste lid*

De wijziging van onderdeel a van het eerste lid betreft een aanpassing aan het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer. Zie de toelichting bij artikel 7.02, eerste lid.

#### *Artikel 7.04, eerste lid*

De wijziging van onderdeel a van het eerste lid betreft een aanpassing aan het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer. Zie de toelichting bij artikel 7.02, eerste lid.

#### *Artikel 7.06*

Dit artikel heeft, in navolging van het RPR 1995, 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 in de bijlage 7 is aangegeven. 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. Het oude achtste en negende lid zijn dientengevolge vernummerd.

#### *Artikel 7.07*

De verwijzingen in dit artikel zijn aangepast aan het herziene ADNR en aan het nieuwe hoofdstuk 3. Het begrip ADNR behoeft voorts niet meer te worden omschreven gezien de nieuwe begripsbepaling in artikel 1.01, onderdeel bb. De formulering van het tweede lid, onderdeel b, komt overeen met die van artikel 3.14, zevende lid.

#### *Artikel 7.08*

In het eerste lid van dit artikel wordt thans direct verwezen naar de relevante randnummers van het herziene ADNR.

De kundigheid van de wachtsman moet blijken uit het feit dat hij in het bezit is van het ADNR-certificaat dat wordt voorgeschreven in Rn 10 315 van het ADNR. (Aan boord van een schip dat stoffen als bedoeld in het ADNR vervoert moet zich een deskundige bevinden, d.w.z. een persoon die kan aantonen dat hij over bijzondere kennis van het ADNR beschikt. Deze bijzondere kennis blijkt uit de door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring, het ADNR-certificaat.) In het tweede lid worst een fout in de redactie van Stb. 1983, 682, hersteld.

#### *Hoofdstuk 9*

Hoofdstuk 9 dat is toegevoegd bij het Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement is thans uitsluitend van toepassing op Rijksvaarwegen en bevat de bijzondere bepalingen voor die vaarwegen zoals die in het verleden geregeld werden in het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen en in diverse bijzondere reglementen. In beginsel bestaat er uiteraard geen bezwaar tegen de bepalingen van dit hoofdstuk ook van toepassing te verklaren op vaarwegen in beheer bij de lagere overheden. De behoefte hiertoe kan bij die overheden ontstaan uit een oogpunt van deregulering en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van de voorschriften met betrekking tot het scheepvaartverkeer dienen. Hierbij kan in eerste instantie worden gedacht aan vaarwegen die aansluiten op de doorgaande Rijksvaarwegen. De aanleiding thans reeds het toepassingsgebied van dit hoofdstuk uit te breiden wordt gevonden in de overgang in beheer van enkele vaarwegen, waarop hoofdstuk 9 reeds van toepassing was, naar de gemeente Rotterdam. Deze gemeente heeft de wens geuit dat de bijzondere bepalingen voor deze vaarwegen in hoofdstuk 9 van het BPR blijven opgenomen.

In zijn algemeenheid wordt er nog op gewezen dat bij het van toepassing verklaren van het BPR op een bepaalde vaarweg de aan deze vaarweg gelegen havens apart dienen te worden genoemd. Gezien de definitie van dit begrip in artikel 1.01, onderdeel v, is immers ook een haven in de zin van het reglement «een vaarweg». Om dezelfde reden behoeven bij het van toepassing verklaren van het reglement op «alle vaarwegen in beheer bij ...», zoals dit ten aanzien van Rijksvaarwegen is geschied, havens niet meer afzonderlijk te worden genoemd.

#### *Artikel 9.01*

Aan dit artikel is een nieuw tweede lid toegevoegd waarin zijn opgenomen enkele bij de gemeente Rotterdam in beheer zijnde vaarwegen. Het betreft het Calandkanaal, het Beerkanaal en het Hartelkanaal die van groot belang zijn voor zowel het plaatselijke als het doorgaande scheepvaartverkeer.

#### *Artikel 9.03*

Het oude tweede lid van dit artikel wordt thans opgesplitst in een tweede en een nieuw derde lid. Het verbod om langer dan drie dagen ligplaats te nemen op alle vaarwegen waar ligplaats nemen was toegestaan ging verder dan aanvankelijk was bedoeld. Onder deze regeling vielen ook alle niet in de bijlage 14 aangewezen vaarwegen, waardoor zeer vaak toestemming moest worden verleend om langer te mogen blijven liggen op plaatsen waar dit van oudsher gebruikelijk was en waartegen van beheerderszijde geen bezwaar bestond. Thans is door de nieuwe formulering de mogelijkheid geschapen om de duur van het ligplaatsnemen zo nodig door middel van onderborden ter plaatse te regelen. Uitsluitend in de vlucht- of overnachtingshavens en de werkhavens dient het ligplaatsnemen beperkt te blijven tot maximaal drie achtereenvolgende dagen. Dit om het gebruik van die havens te beperken tot dat doel waarvoor ze zijn ingericht.

#### *Artikel 9.04, vierde lid*

Aan de vaarwegen waarvoor de onderhavige verplichting geldt zijn toegevoegd de Boven-Merwede, de Beneden-Merwede, de Nieuwe Merwede en het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep.

#### *Artikel 9.06*

Onderdeel e van het eerste lid is aangepast aan artikel 11.03, eerste lid, onder c, van het RPR 1995. Voorheen dienden zesbaks-duwstellen ook precies zes duwbakken te bevatten. Thans wordt dit niet langer noodzakelijk geacht en wordt slechts een maximum van zes bakken gesteld.

De redactionele wijziging in het eerste lid, onderdeel i, van dit artikel is een gevolg van de nieuwe begripsbepaling van artikel 1.01, onderdeel bb, en van het herziene ADNR.

Voorts is aan dit artikel een nieuw vierde lid toegevoegd. Hierin is het tot dusver door de bevoegde autoriteit ontwikkelde beleid met betrekking tot de toelating van duwstellen tot een lengte van 185 m op de in het nieuwe onderdeel d van bijlage 17 genoemde gedeelten van de Maas, het Julianakanaal en het Maas-Waalkanaal gecodificeerd. Aldus behoeft de toelaatbaarheid van de betreffende duwstellen aldaar niet meer per geval te worden beoordeeld.

Dit nieuwe artikel komt in de plaats van het oude artikel 10.07. Dat artikel vormde de basis voor regeling van de meld- en uitluisterplicht op de zeescheepvaartwegen. Inmiddels is de meld- en uitluisterplicht op de tot de conventionele Rijn behorende vaarwegen vastgelegd in de artikelen 4.05, vierde lid, en 12.01 van het RPR 1995 dat met ingang van 1 januari 1995 in werking is getreden. In het kader van de ontwikkeling van het stelsel van verkeersbegeleiding op de Nederlandse vaarwegen is er behoefte aan ontstaan meld- en uitluisterverplichtingen op nog andere vaarwegen dan de Rijn en de zeescheepvaartwegen in te voeren. Dit heeft er derhalve toe geleid het artikel allereerst naar hoofdstuk 9 te verplaatsen. Het nieuwe artikel blijft vervolgens onder meer naar de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen verwijzen omdat daar de meld- en uitluisterplicht zonder meer noodzakelijk wordt geacht.

Het nieuwe artikel vervangt dus allereerst de algemene meldplicht bij aankomst in of vertrek van een der zeescheepvaartwegen door een meldplicht die in beginsel op alle vaarwegen, waar het BPR van kracht is, in het leven kan worden geroepen. Deze algemene meldplicht geldt dan bij het passeren van het bord B.11 van bijlage 7.

Vervolgens roept het voor alle schepen, behoudens de meeste kleine schepen, een meldplicht in het leven, tijdig voor vertrek van een plaats die binnen een zogenaamde zeescheepvaartweg is gelegen, en voorts wanneer er sprake is van het in aanloop zijn naar de Maasmond, de haven van Scheveningen, het Noordzeekanaal, de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, en de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee. Voor wat betreft de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde meldplicht loopt het artikel tevens vooruit op een in het nog vast te stellen Scheepvaartreglement territoriale zee te regelen meldplicht. In verband met een veilige en vlotte vaart op met name deze zeescheepvaartwegen is het noodzakelijk tijdig door middel van een melding gegevens te verkrijgen over onder andere het schip en zijn lading. Zo kan voor een adequate verkeersbegeleiding worden zorg gedragen.

Kleine schepen moeten zich op de zeescheepvaartwegen, dan wel buitengaats in aanloop of afvaart zijnde, wel melden als ze nader aangeduide schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoeren.

Het artikel roept tevens een uitluister- en communicatieplicht in het leven voor alle schepen, behoudens voor kleine schepen. Deze laatste moeten echter wel uitluisteren en communiceren als ze met een marifoon zijn uitgerust.

De meld-, uitluister- en communicatieplicht voor schepen die in aanloop zijn, en de uitluister- en communicatieplicht voor schepen die in afvaart zijn, waaronder schepen worden verstaan die zich buitengaats bevinden en zeewaarts varen, zal uiteindelijk worden geregeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee, dat naar verwachting begin 1996 in werking zal kunnen treden.

De tekst van het vijfde en zesde lid voorkomt dat er op dat moment voor die schepen van een dubbele meld-, uitluister- en communicatieplicht sprake zal zijn.

Voor schepen die in aanloop zijn, en schepen die van een plaats binnen een zeescheepvaartweg naar zee vertrekken, zal in een ministeriële regeling nader worden aangegeven welke gegevens dienen te worden gemeld. Voor zowel schepen in aanloop als in afvaart worden daarbij tevens nadere regels gesteld omtrent uitluisteren en communiceren.

De te gebruiken marifoonkanalen worden door de desbetreffende bevoegde autoriteiten vastgesteld.

#### *Artikelen 10.07 en 10.07a*

Zoals in de toelichting bij artikel 9.07 is aangegeven is de regeling van artikel 10.07 oud verplaatst naar dat artikel.

Ten gevolge hiervan dienen de artikelen 10.07a en 10.07b, die worden vastgesteld bij het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen, te worden vernummerd.

#### *Artikel 12,02, vierde lid*

In het vierde lid van dit artikel zijn de verwijzingen aangepast aan het nieuwe hoofdstuk 3.

#### *Bijlage 1*

Deze bijlage is, evenals dit in het RPR 1995 is geschied, in overeenstemming gebracht met de inmiddels plaats gevonden hebbende staatkundige veranderingen in Oost Europa.

#### *Bijlage 3*

Deze bijlage is aangepast aan het nieuwe hoofdstuk 3 en is conform de opzet van de bijlage 3 van het RPR 1995.

#### *Bijlage 7*

Aan deze bijlage zijn een tweetal nieuwe verkeerstekens toegevoegd, als tekens A.19 en E.22, die respectievelijk het verbod van en de toestemming voor het varen met waterscooters aangeven. Voorts is, als teken G.5.3, een nieuw woord ten behoeve van het verstrekken van informatie met betrekking tot de beschikbare waterdiepte toegevoegd. Tenslotte zijn bij enkele bestaande tekens nieuwe voorbeelden toegevoegd waardoor de toepassingsmogelijkheden daarvan worden uitgebreid.

#### *Bijlage 9*

In deze bijlage zijn opgenomen de vaarwegen als bedoeld in artikel 4A.01, vierde en vijfde lid, en artikel 6.30, zesde lid. Het betreft hier de doorgaande vaarwegen van de noord – zuid en west oost route die als hoofdvaarwegen verbonden zijn met de vaarwegen waarop het RPR 1995 van toepassing is. Het is de bedoeling om met de in de genoemde artikelen vervatte verplichtingen aldus aan te sluiten bij de regeling van het RPR. Voor de hier aangehaalde vaarwegen zijn veelal verkeersbegeleidingsdiensten ingesteld dan wel zijn dergelijke diensten in oprichting.

#### *Bijlagen 10 en 11*

In verband met de nieuwe systematiek van het herziene ADNR en met name artikel 3.14 van dit reglement en van het RPR 1995 zijn deze bijlagen komen te vervallen.

#### *Bijlagen 13 tot en met 17*

Nadat de bijlagen 13 tot en met 17, in samenhang met de betreffende artikelen van hoofdstuk 9, met ingang van 1 oktober 1992 in werking waren getreden (Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement) heeft een evaluatie van de regeling plaats gevonden, waaruit blijkt dat er aanleiding is om in deze bijlagen hier en daar wijzigingen aan te brengen. Teneinde de duidelijkheid voor de gebruiker van het reglement te dienen

worden enkele van de aangepaste bijlagen in hun geheel opnieuw opgenomen.

### **Artikel III**

Dit artikel geeft aan dat de verplichting tot het kunnen uitluisteren op twee kanalen van de marifooninstallatie vanaf de inwerkingtredingsdatum van dit wijzigingsbesluit slechts geldt voor bepaalde schepen en samenstellen. Eerst vanaf 1 januari 1998 geldt deze verplichting voor alle schepen.

### **Artikel IV**

In dit artikel wordt een onvolkomenheid in de huidige tekst van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer weggenomen.

### **Artikel V**

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

### **Artikel VI**

Dit artikel regelt een nieuwe tekstuitgave van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement en van het Binnenvaartpolitie reglement.

### **Artikel VII**

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

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