

---

## 603

### **Besluit van 17 november 2004, houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en het Binnenvaartpolitiereglement in verband met enkele technische aanpassingen, de verbetering van de systematiek, de presentatie en de redactie (Negende 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 2 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1538, Hoofddirectie Juridische Zaken;

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

De Raad van State gehoord (advies van 9 september 2004, nr. W09.04.0322/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 november 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2678, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1, wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208), gaat voor de toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel

besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Het Binnenvaartpolitiereglement geldt op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, met uitzondering van:
    - a. de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek;
    - b. de aan de onder a genoemde vaarwegen gelegen havens, laad- en losplaatsen en recreatieplassen, met uitzondering van de voorhavens van sluizen;
    - c. de Westerschelde met haar mondingen;
    - d. het Kanaal van Terneuzen met de buitenvoorhavens te Terneuzen;
    - e. de Eemsmonding, zoals bedoeld in het Eems-Dollardverdrag;
    - f. de Nederlandse gedeelten van de gemeenschappelijke Maas; en
    - g. de zeewaarts van de in het tweede lid vermelde lijn gelegen wateren.
2. Het derde lid komt te luiden:
  3. In afwijking van het eerste lid gelden de artikelen 1.01, onder A, 16°, 17° en 18°, 1.09, eerste lid, onder a, 8.01 tot en met 8.08, 9.04 en 9.05 van het Binnenvaartpolitiereglement tevens op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek, en op de daaraan gelegen havens, laad- en losplaatsen en recreatieplassen.

C

Artikel 4 komt te luiden:

#### **Artikel 4**

1. Onze Minister stelt de voorschriften en de regelen vast, bedoeld in de artikelen 1.01, onder C, 3° en 4°, 4.06, eerste lid, onder a, en derde lid, 6.32, eerste lid, 9.07, eerste en tweede lid, en 10.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.
2. Onze Minister wijst de instantie aan, bedoeld in artikel 4.06, eerste lid, onder a, van het Binnenvaartpolitiereglement.
3. Onze Minister wijst de vaarwegen aan, bedoeld in de artikelen 4.06, derde en vierde lid, en 10.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.
4. Onze Minister wijst de marifoonkanalen aan, bedoeld in de artikelen 4.05, vierde lid, 4.06, tweede lid, en 6.32, derde en vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.
5. Onze Minister wijst de categorieën van schepen aan, bedoeld in artikel 4.06, vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

D

Artikel 5, tweede lid, komt te luiden:

2. In de volgende bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement worden onder de bevoegde autoriteit eveneens verstaan de ambtenaren van politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak: artikelen 1.10, vierde lid, 1.12, derde en vierde lid, 1.13, tweede en derde lid, 1.14, 1.15, tweede lid, 1.17, eerste lid, 1.20, 6.19, zesde lid, en 7.02, derde lid.

E

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 vijfde lid, 1.03, derde lid, 3.01, vijfde, zesde en zevende lid, 3.01a, 3.25, derde lid, 5.01, derde en vierde lid, 5.02, 6.01, 6.28b, eerste lid, 6.29, tweede lid, 8.04, 9.01, 10.01, 12.01, 12.02 en 12.03, dan wel overtreding van de aan ontheffingen verbonden voorschriften, met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 10.07, tweede lid, vormt een strafbaar feit.

## **ARTIKEL II**

Het bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement behorende Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 komt te luiden:

### **Artikel 1.01. Betekenis van enkele uitdrukkingen**

In dit reglement wordt verstaan onder:

#### **A. Typen schepen**

1°. *schip*: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;

2°. *motorschip*: schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt ter verbetering van zijn bestuurbaarheid, wanneer het wordt gesleept of geduwd;

3°. *groot schip*: schip niet zijnde een klein schip;

4°. *klein schip*: schip waarvan de lengte minder dan 20 m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van

- a. een schip dat een groot schip sleept, assisteert, duwt of langszijde vastgemaakt meevoert;
- b. een passagiersschip;
- c. een veerpont;
- d. een vissersschip;
- e. een duwbak;

5°. *snel schip*: groot motorschip, dat met een snelheid van meer dan 40 km per uur ten opzichte van het water kan varen;

6°. *passagiersschip*: schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;

7°. *zeegaand schip*: groot schip dat, nadat het van zee is gekomen dan wel voordat het naar zee vertrekt, deelneemt aan de scheepvaart op een der in bijlage 11 genoemde vaarwegen;

8°. *bovenmaats schip*: schip, behorende tot een daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen categorie van schepen, die in hun manoeuvreerbaarheid zijn beperkt, doordat zij ten gevolge van hun diepgang of hun lengte gebonden zijn aan een bepaald gedeelte van de vaarweg;

9°. *duwboot*: motorschip dat deel uitmaakt van een duwstel en daarbij dient voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen en dat daartoe is gebouwd of ingericht;

10°. *duwbak*: schip dat is gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd;

11°. *zeeschipbak*: duwbak die is gebouwd om aan boord van een zeeschip te kunnen worden vervoerd en om de binnenvaarwegen te bevaren;

12°. *drijvend werktuig*: schip voorzien van werktuigen, die zijn bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt;

13°. *vissersschip*: schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken;

14°. *veerpont*: schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt;

15°. *zeilschip*: schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt is een motorschip;

16°. *zeilplank*: klein zeilschip voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund;

17°. *snelle motorboot*: klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller dan 20 km per uur ten opzichte van het water kan varen;

18°. *waterscooter*: snelle motorboot gebouwd of ingericht om door een of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen;

## **B. Samenstellen**

1°. *samenstel*:

a. sleep;

b. duwstel;

c. gekoppeld samenstel;

d. samenstel van een of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat door deze motorschepen wordt geassisteerd;

2°. *sleep*: samenstel van een of meer motorschepen en een of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voortbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen;

3°. *duwstel*: hecht samenstel van een of meer duwboten en een of meer andersoortige schepen, waarvan er tenminste één is geplaatst voor een der duwboten;

4°. *gekoppeld samenstel*: samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst voor het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel;

5°. *assisteren*: bijstaan door een of meer motorschepen van een alleenvarend motorschip dan wel van een duwstel of van een gekoppeld samenstel bij het zich voortbewegen en bij het sturen of bij een van deze handelingen;

## **C. Lichten en geluidsseinen**

1°. *'s nachts*: tijd tussen zonsondergang en zonsopgang;

2°. *overdag*: tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;

3°. *wit licht, rood licht, groen licht, geel licht en blauw licht*: lichten waarvan de kleuren voldoen aan de daaromtrent vastgestelde voorschriften;

4°. *krachtig licht, helder licht en gewoon licht*: lichten waarvan de sterkte voldoet aan de daaromtrent vastgestelde voorschriften;

- 5°. *flikkerlicht*: periodelicht tonende 50 tot 60 flikkeringen per minuut;  
6°. *snel flikkerlicht*: zwaailicht of periodelicht tonende 100 tot 150 flikkeringen per minuut;  
7°. a. *korte stoot*: geluidsein durende ongeveer 1 seconde;  
b. *lange stoot*: geluidsein durende ongeveer 4 seconden; de tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten moet ongeveer 1 seconde bedragen;  
8°. *reeks zeer korte stoten*: reeks van tenminste 6 stoten, elk durende ongeveer ¼ seconde; de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten moet ongeveer ¼ seconde bedragen;

#### **D. Overige begrippen**

- 1°. *drijvend voorwerp*: bouwsel dat geschikt is gemaakt om te water te worden verplaatst en dat geen schip of drijvende inrichting is;  
2°. *drijvende inrichting*: drijvend bouwsel dat vanwege zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst;  
3°. *stilliggend*: hetzij ten anker hetzij gemeerd liggend;  
4°. *varend*: niet ten anker of gemeerd liggend noch vastgevaren;  
5°. *vaarweg*: elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water;  
6°. *vaarwater*: gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt;  
7°. *exploitant*: eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;  
8°. *ADNR*: Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn;  
9°. *vaarbevoegdheidsbewijs*: vaarbewijs als bedoeld in artikel 16, eerste, tweede en vierde lid, van de Binnenscheepwet, bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder g, van de Binnenscheepwet, Rijnpatent als bedoeld in artikel 1.03, eerste lid, van het Reglement Rijnpatenten 1998 of bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 1.03, derde lid, onder b, van het Reglement Rijnpatenten 1998.

#### **B**

Artikel 1.01a vervalt.

#### **C**

Artikel 1.02 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:  
*Verantwoordelijkheid voor de naleving van het reglement*
2. Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  4. De schipper moet tijdens de vaart aan boord zijn; de schipper van een drijvend werktuig moet tevens aan boord zijn, wanneer het werktuig in bedrijf is.
3. Het vijfde lid komt te luiden:
  5. Indien een stilliggend schip geen schipper heeft,
    - a. is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.02, eerste lid, 1.06, 1.07, 1.18, 2.01, 2.02, 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, 5.01 eerste en tweede lid, voorzover het de naleving betreft van de tekens A.5, A.5.1, A.6 en A.7 (bijlage 7), of een bekendmaking met dezelfde strekking als deze tekens, 7.01, eerste, tweede en derde lid, 7.02, 7.04, derde lid, 7.08, 9.03, 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, 6.19, tweede lid, 6.31, eerste lid, 7.01, derde en vierde lid, 7.04, derde lid, 7.09 tot en met 7.11 en 9.03, tweede lid.

## D

Aan artikel 1.07 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. De stabiliteit van de volgende schepen die containers vervoeren moet bovendien voor het begin van de reis worden gecontroleerd:

- a. schepen met een breedte van minder dan 9,50 m, indien de containers in meer dan één laag zijn geladen,
- b. schepen met een breedte van 9,50 m tot 11 m, indien de containers in meer dan twee lagen zijn geladen, en
- c. schepen met een breedte van 11 m of meer, indien de containers in meer dan drie rijen naast elkaar en in meer dan twee lagen zijn geladen of indien de containers in meer dan drie lagen zijn geladen.

## E

Artikel 1.09 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid komen te luiden:

1. Een schip mag niet varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam persoon. Voor deze persoon geldt:

a. een minimum leeftijd van 18 jaar voor het sturen van een snelle motorboot;

b. een minimum leeftijd van 16 jaar:

1°. voor het sturen van een groot schip,

2°. voor het sturen van een klein motorschip niet zijnde een snelle motorboot en niet zijnde een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur, en

3°. voor het sturen van een zeilschip met een lengte van 7 m of meer;

c. een minimum leeftijd van 12 jaar voor het sturen van een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur.

2. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs alsmede van het radarpatent. Bij een snel schip moet tijdens het snel varen een tweede persoon die eveneens houder is van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs en van het radarpatent zich in de stuurhut bevinden.

2. Het vierde lid vervalt.

## F

Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden, voorzover deze door de daartoe gestelde wettelijke regelingen worden vereist, aanwezig zijn:

a. de meetbrief van het schip;

b. de bescheiden vereist door het ADNR, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3;

- c. het vaarbevoegdheidsbewijs;
- d. het radarpatent dan wel een ander diploma dat overeenkomstig het Reglement radarpatenten is toegelaten; deze documenten behoeven niet aan boord te zijn, indien het Rijnpatent of een ander overeenkomstig het Reglement Rijnpatenten 1998 toegelaten diploma van de schipper de vermelding «Radar» bevat;
- e. het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, algemeen en regionaal deel;
- f. de vergunning voor het gebruik van frequentieruimte;
- g. het marifoon bedieningscertificaat;
- h. het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 3 van de Binnenschepenwet, dan wel een document als bedoeld in artikel 4 van die wet;
- i. het certificaat voor de navigatielantaarns;
- j. het registratiebewijs snelle motorboot.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid is de aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a en h, bedoelde bescheiden niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

- Officieel Scheepsnummer: .....
- Certificaat van onderzoek: .....
- Nummer: .....
- Commissie van Deskundigen: .....
- Geldig tot: .....

3. De laatste zin van het derde lid komt te luiden:

De in het eerste lid, onder a en h, genoemde bescheiden moeten aanwezig zijn bij de eigenaar van de duwbak.

4. Een lid wordt toegevoegd, luidende:

4. De in het eerste lid bedoelde bescheiden moeten op eerste vordering van de bevoegde autoriteit aan deze worden overgelegd ter controle van het bepaalde bij of krachtens dit reglement.

G

Artikel 1.11 komt te luiden:

#### **Artikel 1.11. Reglement aan boord**

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van het geldige Binnenvaartpolitierglement aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden is eveneens toegestaan.

2. Dit artikel is niet van toepassing op een groot schip zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

H

De artikelen 1.20 en 1.21 komen te luiden:

#### **Artikel 1.20. Verlenen van medewerking aan ambtenaren**

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

## Artikel 1.21. Bijzondere transporten

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

- a. van een schip of een samenstel dat niet voldoet aan artikel 1.06;
- b. van een drijvende inrichting;
- c. van een drijvend voorwerp, tenzij het verplaatsen daarvan klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken.

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

I

Artikel 1.23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid komen te luiden:

1. Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement, waarbij een of meer schepen of drijvende voorwerpen zijn betrokken, dan wel werkzaamheden of een tewaterlating van een schip of van een drijvend voorwerp op een vaarweg te doen plaats hebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.

2. Indien een gebeurtenis als bedoeld in het eerste lid de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan brengen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben. Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

2. Aan het derde lid wordt een zin toegevoegd, luidende:

Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

J

Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

*Kentekens van grote schepen*

2. De aanhef van het eerste lid komt te luiden:

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

3. Het derde lid vervalt.

K

Artikel 2.02, eerste lid, komt te luiden:

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

- a. hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij het registratieteken voor snelle motorboten, bedoeld in artikel 8.02, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers; en



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

## L

Artikel 3.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De artikelen 3.21, 3.23, 3.25 en 3.26 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevaaren.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. 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 hoofdstuk bedoelde tekens zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.

## M

Artikel 3.01a, onder a, b en c, komt te luiden:

a. toplicht: wit krachtig licht dat schijnt over een boog van de horizon van 22° en wel aan elke zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars en dat uitsluitend over deze boog zichtbaar is;

b. boordlichten: groen helder licht aan stuurboordszijde en rood helder licht aan bakboordszijde die elk schijnen over een boog van de horizon van 112°30' en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars en die uitsluitend over deze boog zichtbaar zijn;

c. heklicht: 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 uitsluitend over deze boog zichtbaar is;.

## N

Artikel 3.02, tweede lid, onder a, komt te luiden:

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 C.3° en C.4°, zijn vastgesteld, en

## O

Artikel 3.03 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De afmetingen moeten tenminste als volgt zijn:

a. voor borden en vlaggen: een lengte en een hoogte van elk tenminste 1 m;

b. voor wimpels: een lengte van tenminste 1 m en een hoogte aan één zijde van tenminste 0,50 m.

2. Een lid wordt toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het derde lid mogen voor kleine schepen voorwerpen van geringere afmetingen worden gebruikt die in verhouding staan tot de grootte van het kleine schip. De afmetingen moeten echter in ieder geval zodanig zijn, dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd.

## P

Artikel 3.04 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
3. De afmetingen moeten tenminste als volgt zijn:
  - a. voor cilinders: 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.
2. Een lid wordt toegevoegd, luidende:
  4. In afwijking van het derde lid mogen voor kleine schepen voorwerpen van geringere afmetingen worden gebruikt die in verhouding staan tot de grootte van het kleine schip. De afmetingen moeten echter in ieder geval zodanig zijn, dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd.

## Q

De aanduiding van afdeling II komt te luiden:  
AFDELING II TEKENS TIJDENS HET VAREN

## R

De aanduiding van paragraaf II A vervalt.

## S

De artikelen 3.08 en 3.09 komen te luiden:

### **Artikel 3.08. Tekens van grote motorschepen**

1. Een alleenvarend groot motorschip moet 's 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, en niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip;
  - 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 groot motorschip mag 's nachts op het achterschip een tweede toplicht voeren op een grotere hoogte dan het toplicht op het voorschip.
3. Een groot motorschip dat wordt geassisteerd moet voeren:
  - a. 's nachts: de in het eerste en tweede lid voorgeschreven lichten;
  - b. overdag: een gele bol op het voorschip op een hoogte van tenminste 5 m. Indien dit schip een zeegaand schip is, behoeft het de gele bol niet te voeren, doch mag het deze voeren.
4. Een snel schip moet overdag en 's nachts, naast de overige tekens die bij dit reglement zijn voorgeschreven, voeren: twee gele krachtige rondom schijnende snelle flikkerlichten, 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.

5. Een groot schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt moet overdag voeren: een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, op een plaats waar hij het best kan worden gezien.

6. Dit artikel is niet van toepassing op een veerpont, een vissersschip en een schip dat loodsdiens uitoefent.

### **Artikel 3.09. Tekens van sleepen en van motorschepen die assisteren**

1. Het motorschip aan de kop van een sleep bestaande uit grote schepen, alsmede het motorschip dat een groot motorschip, duwstel of gekoppeld samenstel assisteert, moet voeren:

a. 's nachts:

1°. 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 een hoogte van tenminste 5 m en het onderste voorzover mogelijk ten minste 1 m hoger dan de boordlichten. De hoogte van het bovenste licht mag worden verminderd tot 4 m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;

2°. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip, tenminste 1 m lager dan het toplicht en niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip;

3°. 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 een heklicht 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;

b. overdag: een gele cilinder die aan de bovenzijde en aan de benedenzijde is voorzien van twee banden, zwart en wit, de witte banden aan de uiteinden van de cilinder, 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 tezamen een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteren, moet elk van deze schepen, in plaats van de in het eerste lid bedoelde toplichten, 's nachts voeren:

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 toplicht moeten op dezelfde hoogte zijn aangebracht als voor de in het eerste lid bedoelde toplichten is voorgescreven.

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

a. 's 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;

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

Indien echter:

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

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

4. Het grote schip of de grote schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten 's nachts, behalve het licht of de lichten voorgescreven bij het derde lid, een heklicht op het achterschip voeren dat zoveel als mogelijk in de lengte-as van het schip is geplaatst op een

zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.

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

5. Indien het in het derde lid bedoelde schip een zeegaand schip is, mag het, in plaats van de in het eerste tot en met vierde lid voorgeschreven tekens, voeren:

a. 's nachts:

1°. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip, tenminste 1 m lager dan het toplicht en niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip;

2°. 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.

b. overdag: een gele bol als voorgeschreven in het derde lid, doch behoeft het deze niet te voeren.

T

Artikel 3.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onder b en c, komt te luiden:

b. boordlichten die moeten zijn geplaatst

1°. op gelijke hoogte in een lijn loodrecht op de lengte-as,

2°. op het breedste gedeelte van het duwstel op of zo dicht mogelijk bij de duwboot,

3°. ten hoogste 1 m binnen de zijanten van het duwstel, en

4°. op een hoogte van tenminste 2 m;

c. 1°. 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 een van de andere schepen van het duwstel aan het zicht kunnen worden onttrokken;

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

3. Onder vernummering van het vierde lid tot derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Een duwstel, waarvan de grootste lengte niet meer dan 110 m en de grootste breedte niet meer dan 12 m bedraagt, wordt voor de toepassing van dit hoofdstuk beschouwd als één motorschip van dezelfde afmetingen.

U

De artikelen 3.11 en 3.12 komen te luiden:

### **Artikel 3.11. Tekens van gekoppelde samenstellen**

1. Een gekoppeld samenstel bestaande uit grote schepen moet 's nachts voeren:

a. een toplicht op het voorschip van elk schip, in de lengte-as op een hoogte van tenminste 5 m.

Op een schip dat geen motorschip is, mag in plaats van dit licht worden gevoerd een wit helder rondom schijnend licht, op een geschikte plaats en op een hoogte van tenminste 5 m, maar niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de toplichten van de motorschepen. De hoogte van zowel het toplicht als het rondom schijnende licht mag worden verminderd tot 4 m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;

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. Zij moeten zijn geplaatst in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip;

c. een heklicht op het achterschip van elk schip, zoveel als mogelijk in de lengte-as van het schip en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.

2. Een gekoppeld samenstel bestaande uit grote schepen dat wordt geassisteerd moet voeren:

a. 's nachts: de lichten voorgeschreven in het eerste lid;

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

3. Indien bij een gekoppeld samenstel bestaande uit grote schepen het langszijde van het motorschip vastgemaakte andersoortige schip een zeegaand schip is, 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 en een heklicht, als bedoeld in het eerste lid, onder b en c.

4. Een gekoppeld samenstel, waarvan de grootste lengte meer dan 140 m bedraagt, wordt voor de toepassing van dit hoofdstuk beschouwd als een duwstel van dezelfde lengte.

### **Artikel 3.12. Tekens van grote zeilschepen**

Een groot zeilschip moet 's nachts voeren:

a. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as en ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van het schip. Zij mogen gewone lichten zijn;

b. 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;

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

V

Artikel 3.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een alleenvarend klein motorschip moet 's nachts voeren:

a. hetzij:

1°. een toplicht in de lengte-as van het schip, op dezelfde hoogte als de boordlichten en tenminste 1 m voor deze lichten. Dit licht moet een helder licht zijn;

2°. boordlichten. Deze lichten mogen gewone lichten zijn. Zij moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden; en

3°. een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is;

b. hetzij:

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

2°. de boordlichten, zoals voorgeschreven onder a, 2°. Deze lichten mogen echter onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengteas van het schip aan of nabij de boeg worden gevoerd; en

3°. een heklicht, zoals voorgeschreven onder a, 3°. In plaats van dit heklicht en van het onder b, 1°, bedoelde toplicht mag een wit rondom schijnend licht worden gevoerd.

2. In het tweede lid wordt «12,964 km per uur» vervangen door: 13 km per uur ten opzichte van het water.

3. Het zevende lid komt te luiden:

7. Een klein schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt moet overdag voeren: een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, op een plaats waar hij het best kan worden gezien.

W

Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste tot en met derde lid komen te luiden:

1. Een schip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, nr. 7.1.5.0 en nr. 7.2.5.0, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend teken voeren:

a. 's nachts: een blauw licht;

b. overdag: 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 ten minste 3 m worden gevoerd.

2. Een schip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, nr. 7.1.5.0 en nr. 7.2.5.0, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

a. 's nachts: twee blauwe lichten;

b. overdag: 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 het ADNR, nr. 7.1.5.0, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:

a. 's nachts: drie blauwe lichten;

b. overdag: 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.

2. Het zevende lid komt te luiden:

7. Een schip, dat in het bezit is van een certificaat van goedkeuring, als bedoeld in het ADNR, nr. 8.1.8, 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 geschild, bij het naderen van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren.

X

Artikel 3.15 komt te luiden:

**Artikel 3.15 Tekens van varende passagiersschepen waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m**

1. Een varend passagiersschip waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m moet overdag voeren: een gele ruit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen aanwijzen waarop de verplichting van het eerste lid niet van toepassing is.

Y

Na artikel 3.19 wordt de aanduiding van een afdeling ingevoegd, luidende:

AFDELING III TEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN

Z

De aanduiding van paragraaf II B vervalt.

AA

Artikel 3.20 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid komen te luiden:

1. Een groot schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt moet 's 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 groot schip dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen moet voeren:

a. 's 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;

b. overdag: een zwarte bol op het voorschip, op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Het vierde lid komt te luiden:

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

a. 's nachts: een wit gewoon rondom schijnend licht waar dit het best kan worden gezien;

b. overdag, indien het niet direct of indirect aan de oever gemeerd ligt: een zwarte bol op een geschikte plaats, op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

3. Het zesde lid komt te luiden:

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

BB

Afdeling III wordt vernummerd tot afdeling IV.

CC

De artikelen 3.27 en 3.28 komen te luiden:

**Artikel 3.27. Bijkomend teken van schepen van handhavingsdiensten en van brandweerboten**

Een schip van ambtenaren belast met toezicht of opsporing mag, om zich kenbaar te maken, als bijkomend teken een blauw gewoon rondom schijnend flikkerlicht of snel flikkerlicht 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, om dit kenbaar te maken, als bijkomend teken, met toestemming van de bevoegde autoriteit, tonen: een geel helder of gewoon rondom schijnend flikkerlicht of snel flikkerlicht.

DD

Artikel 3.32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

*Teken van het verbod te roken en onbeschermd licht of vuur te gebruiken*

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften aan boord is verboden:

a. te roken;

b. onbeschermd licht of vuur te gebruiken;

moet dit verbod worden aangeduid door: een of meer ronde witte borden met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een rokende sigaret. Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 0,60 m bedragen.

EE

De aanduiding van afdeling IV vervalt.

FF

De artikelen 3.34 tot en met 3.38 komen te luiden:

**Artikel 3.34. Tekens van beperkt manoeuvreerbare schepen**

1. Een varend 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, behalve de tekens bedoeld in artikel 3.08, voeren:



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

b. overdag: een zwarte bol, een zwarte ruit en een zwarte bol in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 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:

a. 's nachts:

1°. 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 ongeveer 1 m;

2°. aan de zijde waar de doorvaart vrij is: twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;

b. overdag:

1°. aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is: twee zwarte bollen in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;

2°. aan de zijde waar de doorvaart vrij is: twee zwarte ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

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

a. 's nachts: twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m;

b. overdag: twee zwarte ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

4. De lichten, bollen en ruiten, bedoeld in het tweede en derde lid, 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.

5. In plaats van de in dit artikel bedoelde tekens mogen de tekens, bedoeld in artikel 3.25, worden gevoerd.

### **Artikel 3.35. Tekens van mijnenopruimingsschepen**

Een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden moet, behalve de tekens bedoeld in artikel 3.08, voeren:

a. 's 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;

b. overdag: drie zwarte bollen op dezelfde plaatsen als de lichten 's nachts.

### **Artikel 3.36. Tekens van loodsboten**

Een schip dat loodsdienst uitoefent moet voeren:

a. 's nachts:

1°. 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;

2°. boordlichten op gelijke hoogte, in een lijn loodrecht op de lengte-as en ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van het schip; en

3°. 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;

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

### **Artikel 3.37. Tekens van vissersschepen**

Een vissersschip moet voeren:

a. 's nachts:

1°. 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.

2°. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip, tenminste 1 m lager dan het toplicht, en niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip; en

3°. 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;

b. overdag: twee zwarte kegels met de punten tegen elkaar (diabolo) in een verticale lijn, op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden goed zichtbaar zijn.

Het schip mag tevens achter en hoger dan het groene licht, bedoeld onder a, 1°, een toplicht voeren.

### **Artikel 3.38. Teken bij een duiker te water**

1. Een schip dat gebruikt wordt bij het duiken moet, behalve de bij artikel 3.08, respectievelijk artikel 3.20 voorgeschreven tekens, als bijkomend teken voeren: de internationale seinvlag «A» dan wel een replica daarvan vervaardigd van niet buigzaam materiaal, op een zodanige hoogte en op een zodanige wijze dat deze van alle zijden zichtbaar is. 's Nachts moet dit teken zodanig zijn verlicht, dat het duidelijk zichtbaar is.

2. Het bijkomende teken, bedoeld in het eerste lid, mag ook worden getoond bij duikwerkzaamheden die vanaf de wal worden uitgevoerd.

GG

Het opschrift van hoofdstuk 4 komt te luiden:  
HOOFDSTUK 4 GELUIDSSEINEN; MARIFOON; RADAR

HH

Artikel 4.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

*Geluidsseinen; algemene bepalingen*

2. Het eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. De in bijlage 6 vermelde geluidsseinen, niet zijnde klokslagen, moeten worden gegeven door:

a. een groot motorschip door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie die voldoende hoog is opgesteld en vrij staat naar voren en voorzover mogelijk ook naar achteren;

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

2. Een groot motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit geldt niet voor klokslagen.

II

Artikel 4.02 komt te luiden:

#### **Artikel 4.02. Geven van geluidsseinen**

1. Een groot schip moet ter voorkoming van aanvaring zo nodig de geluidsseinen geven, vermeld in bijlage 6.

2. Een klein schip moet ter voorkoming van aanvaring zo nodig het attentiesein, het sein «Ik kan niet manoeuvreren» en zo nodig het noodsein, vermeld in afdeling A van bijlage 6, geven en het mag zo nodig een der overige algemene geluidsseinen, vermeld in afdeling A alsmede het mistsein, vermeld in afdeling G van bijlage 6, geven.

3. Een klein schip mag niet de manoeuvreerseinen, vermeld in de afdelingen B, C, D en E van bijlage 6, geven.

JJ

De artikelen 4.05 en 4.06 komen te luiden:

#### **Artikel 4.05. Gebruik van en uitrusting met marifoon**

1. Een schip mag slechts gebruik maken van een marifoon die in overeenstemming is met de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart. De marifoon mag slechts worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van deze regeling, zoals vermeld in het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

2. Een schip mag bij gebruik van de kanalen bestemd voor het schip--schip verkeer of de nautische informatie en bij het verbinding hebben met de voor de scheepvaart ingestelde diensten geen mededelingen doen, die niet in dit reglement zijn voorgeschreven of toegelaten dan wel niet zijn toegelaten krachtens de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart.

3. Een varend groot schip moet zijn uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor de kanalen voor het schip--schip verkeer en voor 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 moeten twee marifoons aanwezig zijn.

4. Een varend schip moet op de marifoon uitluisteren. Het moet op de voor het schip--schip verkeer dan wel voor de nautische informatie aangewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten geven.

Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet het schip op de kanalen voor het schip--schip verkeer en voor de nautische informatie gelijktijdig uitluisteren. Het schip--schip kanaal is kanaal 10, tenzij een ander kanaal als blokkanaal is aangewezen.

5. Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel zijn het derde en vierde lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

6. De bevoegde autoriteit kan van de verplichting, bedoeld in het eerste en tweede lid, ontheffing verlenen aan schepen die worden ingezet ten behoeve van het redden van mensen.

7. De bevoegde autoriteit kan van de verplichting, bedoeld in het derde en vierde lid, ontheffing verlenen, voorzover dit de vaart betreft in gebieden waar geen doorgaande scheepvaart plaatsvindt.

#### **Artikel 4.06. Gebruik van en uitrusting met radar**

1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar, indien:  
a. het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie dan wel een Inland ECDIS installatie die kan functioneren in de navigatie modus en een bochtaanwijzer die goed

functioneren en die van een type zijn dat voor de binnenvaart door de daartoe aangewezen instantie is goedgekeurd volgens de daaromtrent vastgestelde voorschriften; en

b. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten. Bij goed zicht mag van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

2. Onverminderd het eerste lid moet een klein schip zijn uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor de daartoe aangewezen kanalen en die goed functioneert.

3. Op de daartoe aangewezen vaarwegen mag een schip, in plaats van met een radarinstallatie als bedoeld in het eerste lid, onder a, zijn uitgerust met een voor het varen op deze vaarwegen geschikte radarinstallatie die goed functioneert en die van een type is dat voor het varen op die vaarwegen door de in het eerste lid, onder a, bedoelde instantie is goedgekeurd volgens de daaromtrent vastgestelde voorschriften.

4. Een schip behorende tot een daartoe aangewezen categorie mag op de daartoe aangewezen vaarwegen in plaats van met een bochtaanwijzer als bedoeld in het eerste lid, onder a, zijn uitgerust met een ander daartoe bruikbaar middel. Een niet-vrijvarende veerpont behoeft daarmede niet te zijn uitgerust.

5. De bevoegde autoriteit kan van het eerste lid, onder b, voor een niet-vrijvarende veerpont ontheffing verlenen.

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

7. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer het is uitgerust met een radarinstallatie en een bochtaanwijzer die voldoen aan het eerste lid.

8. Een snel schip moet tijdens de vaart gebruik maken van radar.

KK

Hoofdstuk 4a vervalt.

LL

Na artikel 5.01 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.02. Prioriteit**

Onverminderd de artikelen 1.04 en 1.05 heeft een verkeersteken prioriteit boven een gedragsregel. Een verkeersaanwijzing heeft prioriteit boven een gedragsregel en een verkeersteken.

MM

Artikel 6.01 komt te luiden:

#### **Artikel 6.01. Begripsbepalingen**

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

a. naderen op tegengestelde koersen: elkaar naderen van twee schepen op koersen die recht of vrijwel recht aan elkaar tegengesteld zijn;

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

c. voorbijlopen: manoeuvre die het gevolg is van oplopen totdat de schepen geheel vrij van elkaar zijn;

d. kruisende koersen: elkaar naderen van twee schepen onder zodanige hoek, dat er geen sprake is van naderen op tegengestelde koers dan wel oplopen; in geval van twijfel wordt er geacht sprake te zijn van naderen op tegengestelde koersen dan wel oplopen;

e. vertrekkend schip: schip dat gaat varen nadat het heeft stilgelegen of was vastgevaaren;

f. opvarend schip: schip dat vaart in de richting van de bronnen van de rivier;

g. afvarend schip: schip dat vaart vanaf de richting van de bronnen van de rivier.

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

NN

Artikel 6.01a vervalt.

OO

Artikel 6.02 komt te luiden:

### **Artikel 6.02. Snelle schepen**

Een snel schip is verplicht aan andere schepen voorrang te verlenen.

PP

De aanduidingen van afdeling II van hoofdstuk 6 en van paragraaf II A vervallen.

QQ

Artikel 6.03 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

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

2. Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid wordt na het derde lid een lid ingevoegd, luidende:

4. Wanneer een schip voorrang moet verlenen aan een ander schip, moet het door tijdige koerswijziging of door snelheidsverandering aan dat andere schip de ruimte laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en te manoeuvreren. Het schip dat voorrang moet verlenen aan een ander schip moet daarbij vermijden dat het voor het andere schip overloopt en mag niet verlangen dat het andere schip te zijnen gerieve koers of snelheid wijzigt.

3. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Wanneer een schip voorrang moet verlenen aan een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid behouden. Wanneer door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en zijn snelheid te behouden zich zo dicht bij het schip dat voorrang moet verlenen bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alleen niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen.

4. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
6. Wanneer een schip bij het uitvoeren van een manoeuvre medewerking van een ander schip mag verlangen, moet het de eigen koers en snelheid zodanig regelen, dat andere schepen niet worden genoodzaakt hun koers of snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.
7. Wanneer een schip bij het uitvoeren van een manoeuvre medewerking van een ander schip mag verlangen, moet het andere schip voorzover mogelijk door koerswijziging of snelheidsverandering zodanig meewerken, dat deze manoeuvre veilig kan geschieden.

RR

De aanduiding van afdeling II van hoofdstuk 6 wordt geplaatst na artikel 6.03 en komt te luiden:

AFDELING II VOORBIJVAREN OP TEGENGESTELDE KOERSEN EN VOORBIJLOPEN

SS

De aanduiding van paragraaf II B van hoofdstuk 6 vervalt.

TT

Artikel 6.03a vervalt.

UU

De aanduiding van paragraaf II C van hoofdstuk 6 vervalt.

VV

De artikelen 6.04 tot en met 6.05 komen te luiden:

**Artikel 6.04. Naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen; hoofdregel**

1. Van de in dit artikel gegeven hoofdregels kan overeenkomstig artikel 6.04a worden afgeweken. Dit artikel is niet van toepassing op de gedeelten van de Geldersche IJssel en de Maas, bedoeld in artikel 6.05, eerste lid.
2. Indien twee schepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat niet de stuurboordszijde van het vaarwater volgt voorrang verlenen aan het schip dat de stuurboordszijde van het vaarwater volgt.
3. Indien een groot schip en een klein schip elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het kleine schip voorrang verlenen aan het grote schip.
4. Indien twee grote motorschepen of een groot motorschip en een groot zeilschip elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.
5. Indien twee grote zeilschepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat over stuurboordsboeg ligt voorrang verlenen aan het schip dat over bakboordsboeg ligt.

6. Indien twee kleine zeilschepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat over stuurboordsboeg ligt voorrang verlenen aan het schip dat over bakboordsboeg ligt.

7. Indien twee kleine motorschepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

8. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het motorschip voorrang verlenen aan het andere schip en moet het door spierkracht voortbewogen schip voorrang verlenen aan het zeilschip.

9. Indien twee door spierkracht voortbewogen schepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

#### **Artikel 6.04a. Naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen; afwijking van de hoofdregel**

1. Dit artikel is niet van toepassing op de gedeelten van de Geldersche IJssel en de Maas, bedoeld in artikel 6.05, eerste lid.

2. Een groot schip dat zich wil begeven naar een vaarwater, een haven, een laad- of losplaats, een sluis, de doorvaartopening van een brug, een aanlegplaats of een plaats waar schepen mogen liggen, gelegen aan zijn bakboordszijde, en een groot schip dat vertrekt vanaf een ligplaats aan de, gezien zijn vaarrichting, bakboordszijde van het vaarwater, mag aan een op tegengestelde koers naderend schip het verlangen kenbaar maken, dat, in afwijking van artikel 6.04, het voorbijvaren stuurboord op stuurboord geschiedt. Het grote schip mag het verlangen slechts kenbaar maken, nadat het zich er van heeft vergewist, dat het mogelijk is daaraan zonder gevaar te voldoen.

3. Het verlangen wordt kenbaar gemaakt door het tijdig tonen aan stuurboord tot het voorbijvaren heeft plaats gehad, van:

a. 's nachts: een wit helder rondom schijnend flikkerlicht, eventueel in combinatie met een lichtblauw bord;

b. overdag: een lichtblauw bord, in combinatie met een wit helder rondom schijnend flikkerlicht.

Het lichtblauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van tenminste 5 cm; het raam- en stangenwerk en het lantaarnhuis van het flikkerlicht moeten donker van kleur zijn. Het bord moet van voren en van achteren zichtbaar zijn.

4. Een groot schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt moet daaraan voldoen en, indien het hiermede is uitgerust, de tekens tonen, bedoeld in het derde lid. Een klein schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt moet voorrang verlenen aan het grote schip, bij voorkeur door aan het verlangen te voldoen.

5. Zodra is te vrezen, dat de bedoeling van het schip dat het verlangen heeft kenbaar gemaakt niet is begrepen door het schip waaraan dit is geschied, moet het schip een geluidssein van twee korte stoten geven. Het andere schip moet dan antwoorden door het geven van een geluidssein van twee korte stoten.

6. Indien het schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt daaraan niet kan voldoen, moet het een reeks zeer korte stoten geven. Elk van beide schepen moet dan de maatregelen nemen die de omstandig-

heden vereisen om het ontstaan van een gevaarlijke situatie te voorkomen.

### **Artikel 6.05. Naderen op tegengestelde koersen op de Geldersche IJssel en op de Maas**

1. Dit artikel is slechts van toepassing op de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop (kml. 878,6) tot aan de stadsbrug te Kampen (kml. 995,5) en op de Maas met aansluitend de Bergsche Maas tot Heusden (kml. 231). Het is niet van toepassing op het naderen op tegengestelde koersen van een snel schip en een ander schip.

2. Indien een opvarend groot schip en een afvarend schip elkaar naderen op tegengestelde koersen, moet het opvarende grote schip voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

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

4. Het opvarende grote schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat moet tijdig aan stuurboord tot het voorbijvaren heeft plaats gehad, tonen:

a. 's nachts: een wit helder rondom schijnend flikkerlicht, eventueel in combinatie met een lichtblauw bord;

b. overdag: een lichtblauw bord, in combinatie met een wit helder rondom schijnend flikkerlicht.

Het lichtblauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van tenminste 5 cm; het raam- en stangenwerk en het lantaarnhuis van het flikkerlicht moeten donker van kleur zijn. Het bord moet van voren en van achteren zichtbaar zijn.

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

a. één korte stoot, indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden; of

b. twee korte stoten, indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.

6. Een afvarend groot schip moet voorbijvaren aan de zijde die het opvarende grote schip vrijlaat. Het afvarende grote schip moet daartoe de tekens en het geluidsein die het opvarende grote schip toont of geeft herhalen.

7. Een afvarend klein schip moet voorrang verlenen aan het opvarende grote schip, bij voorkeur door voorbij te varen aan de zijde die het opvarende grote schip vrijlaat.

8. Een opvarend klein schip moet voorrang verlenen aan een afvarend groot schip.

9. Indien twee kleine schepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat niet de stuurboordszijde van het vaarwater volgt voorrang verlenen aan het schip dat de stuurboordszijde van het vaarwater volgt.

10. Indien twee kleine zeilschepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat over stuurboordsboeg ligt voorrang verlenen aan het schip dat over bakboordsboeg ligt.

11. Indien twee kleine motorschepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.



12. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het motorschip voorrang verlenen aan het andere schip en moet het door spierkracht voortbewogen schip voorrang verlenen aan het zeilschip.

13. Indien twee door spierkracht voortbewogen schepen elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

WW

De artikelen 6.07 en 6.08 komen te luiden:

#### **Artikel 6.07. Voorbijvaren op tegengestelde koersen in een engte**

1. In dit artikel wordt onder een engte verstaan een vak van of een plaats in de vaarweg waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren van twee schepen. Een door het teken A.4 (bijlage 7) aangeduid vak van of plaats in de vaarweg en de doorvaartopening van een brug in geopende stand en een sluis of een stuw die aan beide zijden open staat en waarvoor twee groene vaste lichten boven elkaar worden getoond overeenkomstig het teken E.1 (bijlage 7), zijn een engte.

2. Het vijfde, zesde, zevende en achtste lid van dit artikel gelden niet voor engten waar de doorvaart door middel van tekens wordt geregeld.

3. Een schip moet een engte zonder onnodig oponthoud doorvaren, met dien verstande dat voorbijlopen verboden is.

4. Indien het uitzicht niet vrij is, moet een schip, alvorens een engte binnen te varen, één lange stoot geven. Zo nodig, in het bijzonder wanneer de engte lang is, moet het dit sein tijdens het doorvaren herhalen.

5. Bij het doorvaren van een engte moet op een vaarweg waar stroom loopt een tegen stroom varend schip voorrang verlenen aan een voor stroom varend schip.

6. Bij het doorvaren van een engte moet op een vaarweg waar geen stroom loopt een klein schip voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend groot schip.

7. Bij het doorvaren van een engte moet op een vaarweg waar geen stroom loopt:

a. een groot motorschip dat aan stuurboord een hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de binnenbocht aan stuurboord heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend groot schip;

b. een groot motorschip voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend groot zeilschip dat de engte bezeild heeft;

c. een groot zeilschip dat de engte niet bezeild heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend groot schip;

d. een groot zeilschip dat over stuurboordsboeg zeilt en de engte bezeild heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend groot zeilschip dat over bakboordsboeg zeilt en dat de engte eveneens bezeild heeft.

8. Bij het doorvaren van een engte moet op een vaarweg waar geen stroom loopt:

a. een klein motorschip dat aan stuurboord een hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de binnenbocht aan stuurboord heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend ander klein motorschip;

b. een klein door spierkracht voortbewogen schip dat aan stuurboord een hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de binnenbocht aan stuurboord heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend ander klein door spierkracht voortbewogen schip;

c. een klein motorschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein zeilschip dat de engte heeft bezeild;

d. een klein motorschip voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein door spierkracht voortbewogen schip;

e. een klein zeilschip dat de engte niet bezeild heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein schip;

f. een klein zeilschip dat over stuurboordsboeg zeilt en de engte bezeild heeft voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein zeilschip dat over bakboordsboeg zeilt en dat de engte eveneens bezeild heeft.

#### **Artikel 6.08. Verbod tot voorbijvaren op tegengestelde koersen door tekens langs de vaarweg**

Indien de bevoegde autoriteit in een bepaald vak of op een bepaalde plaats, teneinde naderen op tegengestelde koersen te voorkomen, de scheepvaart afwisselend slechts in één richting toelaat, wordt:

a. het verbod de vaart te vervolgen aangeduid door een teken A.1 (bijlage 7);

b. de toestemming de vaart te vervolgen aangeduid door een teken E.1 (bijlage 7).

XX

De aanduiding van paragraaf II D van hoofdstuk 6 vervalt.

YY

Artikel 6.09, tweede lid, komt te luiden:

2. Een groot schip dat wordt opgelopen door een groot schip en elk klein schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voorzover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.

ZZ

Artikel 6.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

*Vorbijlopen; gedrag der schepen*

2. Het tweede en derde lid komen te luiden:

2. Indien een groot zeilschip een ander groot zeilschip oploopt en indien een klein zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen.

3. Een groot schip dat door een groot zeilschip wordt opgelopen en een klein schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen.

3. Het vierde tot en met achtste lid vervallen.

AAA

Artikel 6.11 komt te luiden:

### **Artikel 6.11. Verbod tot voorbijlopen door tekens langs de vaarweg**

Een schip mag een ander schip niet voorbijlopen:

- a. in een vak van of op een plaats in de vaarweg, aangeduid door het teken A.2 (bijlage 7);
- b. in het geval van samenstellen onderling, in een vak van of op een plaats in de vaarweg, aangeduid door het teken A.3 (bijlage 7);
- c. in een vak van of op een plaats in de vaarweg, aangeduid door het teken A.4 (bijlage 7).

Het in de aanhef en onder b bedoelde verbod geldt niet, ingeval een der samenstellen een duwstel is, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedragen.

BBB

Onder vernummering van het vijfde en zesde lid van artikel 6.13 tot zesde en zevende lid komen het eerste tot en met vijfde lid te luiden:

1. Een schip mag slechts keren, nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Een groot schip mag bij het keren medewerking verlangen van een ander schip.
3. Een klein schip moet bij het keren voorrang verlenen aan een groot schip.
4. Een klein schip mag bij het keren medewerking verlangen van een ander klein schip.
5. Dit artikel is niet van toepassing op en ten aanzien van een veerpont.

CCC

Artikel 6.14 komt te luiden:

### **Artikel 6.14. Vertrek**

1. Een schip mag slechts vertrekken, nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Een groot schip mag bij het vertrekken medewerking verlangen van een ander schip.
3. Een klein schip moet bij het vertrekken voorrang verlenen aan een groot schip.
4. Een klein schip mag bij het vertrekken medewerking verlangen van een ander klein schip.
5. Dit artikel is niet van toepassing op en ten aanzien van een veerpont.

DDD

Artikel 6.16 komt te luiden:

### **Artikel 6.16. Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater**

1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren en daarbij een hoofdvaarwater invaren of oversteken dan wel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Een groot schip mag bij het uitvaren van een haven of een nevenvaarwater en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater dan wel bij het invaren van een haven of een nevenvaarwater medewerking verlangen van een ander schip.

3. Een klein schip moet bij het uitvaren van een haven of een nevenvaarwater en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater dan wel bij het invaren van een haven of een nevenvaarwater voorrang verlenen aan een groot schip.

4. Een klein schip mag bij het uitvaren van een haven of een nevenvaarwater en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater dan wel bij het invaren van een haven of een nevenvaarwater medewerking verlangen van een klein schip.

5. In afwijking van het tweede, derde en vierde lid moet een schip dat een lateraal gemarkeerd hoofdvaarwater binnenvaart, anders dan vanuit een daarop uitmondend lateraal gemarkeerd nevenvaarwater, voorrang verlenen aan een schip dat in dat hoofdvaarwater langs de laterale markering de stuurboordszijde volgt.

6. Een groot schip dat tegen stroom varend een haven of nevenvaarwater wil invaren moet voorrang verlenen aan een groot schip dat voor stroom varend zonder op te draaien diezelfde haven of datzelfde nevenvaarwater in wil varen.

7. Een klein schip dat tegen stroom varend een haven of nevenvaarwater wil invaren moet voorrang verlenen aan een schip dat voor stroom varend zonder op te draaien diezelfde haven of datzelfde nevenvaarwater in wil varen.

8. In afwijking van het eerste tot en met zevende lid moet, ingeval langs een haven of een nevenvaarwater voor de uitmonding daarvan in het hoofdvaarwater een teken B.9 (bijlage 7) wordt getoond, een schip dat uit deze haven of dit nevenvaarwater komt voorrang verlenen aan een schip op het hoofdvaarwater.

9. a. Een schip op een hoofdvaarwater mag een haven of een nevenvaarwater niet invaren, indien langs dit hoofdvaarwater voor de uitmonding van die haven of dat nevenvaarwater een of twee rode lichten overeenkomstig het teken A.1 (bijlage 7) in combinatie met een bijkomend teken F.2 onder b (bijlage 7) worden getoond.

b. Een schip mag een haven of een nevenvaarwater niet uitvaren, indien langs deze haven of dit nevenvaarwater voor de uitmonding daarvan in het hoofdvaarwater de onder a genoemde tekens worden getoond.

10. a. Een schip op een hoofdvaarwater mag een haven of een nevenvaarwater invaren, indien langs dit hoofdvaarwater voor de uitmonding van die haven of dat nevenvaarwater een of twee groene lichten overeenkomstig het teken E.1 (bijlage 7) in combinatie met een bijkomend teken F.2 onder b (bijlage 7) worden getoond.

b. Een schip mag een haven of een nevenvaarwater uitvaren, indien langs deze haven of dit nevenvaarwater voor de uitmonding daarvan in het hoofdvaarwater de onder a genoemde tekens worden getoond.

11. Dit artikel is niet van toepassing op en ten aanzien van een veerpont.

EEE

De artikelen 6.17 tot en met 6.19 komen te luiden:

#### **Artikel 6.17. Koers kruisen**

1. Dit artikel is niet van toepassing op:

a. kruisende koersen die ontstaan ingeval van keren, vertrekken of bij een samenkomst van een hoofdvaarwater en een nevenvaarwater; en  
b. kruisende koersen die ontstaan tussen een veerpont en een ander schip.

2. Indien de koersen van twee schepen elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat niet de stuurboordszijde van het vaarwater volgt voorrang verlenen aan het schip dat de stuurboordszijde van het vaarwater volgt.

3. Indien de koersen van een groot schip en een klein schip elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het kleine schip voorrang verlenen aan het grote schip.

4. Indien de koersen van twee grote motorschepen of een groot motorschip en een groot zeilschip elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat van bakboord nadert voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert.

5. Indien de koersen van twee grote zeilschepen:

a. die over verschillende boeg zeilen, elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat over stuurboordsboeg ligt voorrang verlenen aan het schip dat over bakboordsboeg ligt;

b. die over dezelfde boeg zeilen, elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het loefwaartse schip voorrang verlenen aan het lijwaartse schip;

c. elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het lijwaartse schip dat over stuurboordsboeg zeilt en niet met zekerheid kan bepalen of het loefwaartse schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg zeilt, voorrang verlenen aan het loefwaartse schip.

6. Indien de koersen van twee kleine zeilschepen:

a. die over verschillende boeg zeilen, elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat over stuurboordsboeg ligt voorrang verlenen aan het schip dat over bakboordsboeg ligt;

b. die over dezelfde boeg zeilen, elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het loefwaartse schip voorrang verlenen aan het lijwaartse schip;

c. elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het lijwaartse schip dat over stuurboordsboeg zeilt en niet met zekerheid kan bepalen of het loefwaartse schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg zeilt, voorrang verlenen aan het loefwaartse schip.

7. Indien de koersen van twee kleine motorschepen elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat van bakboord nadert voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert.

8. Indien de koersen van twee door spierkracht voortbewogen schepen elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het schip dat van bakboord nadert voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert.

9. Indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordszijde van het vaarwater volgt, het motorschip voorrang verlenen aan het andere schip en moet het door spierkracht voortbewogen schip voorrang verlenen aan het zeilschip.

#### **Artikel 6.18. Diverse vaarregels**

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

2. Behalve bij voorbijlopen 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, bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, voert.

3. Een schip moet een mijnenopruimingsschip dat de tekens voert, bedoeld in artikel 3.35, zo mogelijk niet dichter naderen dan op een afstand van 1000 m.

4. Een schip mag niet langs zij komen van een varend schip of een varend drijvend voorwerp, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan. Dit geldt niet voor een schip van ambtenaren belast met toezicht of opsporing.

5. Een schip mag niet een anker, een kabel of een ketting laten slepen. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich verplaatst op een ligplaats of dat een manoeuvre uitvoert, tenzij dit geschiedt op een afstand van minder dan 100 m van een brug, een sluis, een stuw, een veerpont of een drijvend werktuig in bedrijf dan wel in een vak van of op een plaats in de vaarweg, aangeduid overeenkomstig artikel 7.03, eerste lid, onder b, door het teken A.6 (bijlage 7).

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

### **Artikel 6.19. Gedrag van schepen die het «blijf weg» sein horen**

1. Een schip dat het in artikel 4.04 bedoelde sein hoort moet alle maatregelen nemen die dienstig zijn om gevaar te vermijden. In het bijzonder moet het:

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

2. De schipper van een schip als bedoeld in het eerste lid moet onmiddellijk zorg dragen, dat aan boord alle ramen en andere openingen die in verbinding staan met de buitenlucht worden gesloten, dat een onbeschermd licht en open vuur worden gedoofd, dat niet meer wordt gerookt, dat hulpmotoren die niet noodzakelijkerwijs in bedrijf zijn worden afgezet en dat in zijn algemeenheid het veroorzaken van vonken wordt vermeden. Ingeval het schip ligplaats gaat nemen, moet de schipper zorg dragen, dat de motoren en de hulpmotoren die nog in werking zijn worden afgezet.

3. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op een schip, dat in de nabijheid van het gevaarsgebied stilligt en dat het sein hoort. Zo nodig moet de schipper zorg dragen, dat het schip wordt verlaten.

4. Bij de toepassing van dit artikel dient rekening te worden gehouden met de stroom en de windrichting.

5. Dit artikel is eveneens van toepassing, indien het sein niet door een schip maar vanaf de wal wordt gegeven.

6. De schipper die het sein hoort moet, voorzover mogelijk, onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit inlichten.

FFF

Artikel 6.20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen» vervangen door: Het moet daartoe tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden de snelheid die nodig is voor veilig sturen.

2. Het eerste lid, onder d, komt te luiden:

d. in de nabijheid van een veerpont die dienst doet;.

3. Het tweede lid vervalt.

4. Het derde en vierde lid worden vernummerd tot tweede en derde lid.

5. In het tweede lid wordt na «artikel 3.29» ingevoegd: of artikel 3.38.

GGG

Artikel 6.21c, eerste lid, komt te luiden:

1. Bij een sleep bestaande uit grote schepen moet een telefoonverbinding bestaan tussen de stuurstellingen van alle schepen.

HHH

In artikel 6.22, tweede lid, komt de tweede zin te luiden:

Deze bepaling is niet van toepassing op een klein schip zonder motor.

III

Artikel 6.23 komt te luiden:

### **Artikel 6.23. Vaarregels voor veerponten**

1. Een veerpont mag slechts vertrekken, keren of het vaarwater oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.

2. Een veerpont mag bij vertrek, keren of oversteken van het vaarwater medewerking verlangen van een groot schip.

3. Een klein schip moet voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont.

JJJ

Artikel 6.26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede en derde lid komen te luiden:

2. Een schip mag niet zonder toestemming van de bevoegde autoriteit ligplaats nemen op een wachtplaats van een beweegbare brug anders dan om te wachten op een brugopening.

3. Bij het naderen, op een wachtplaats en bij het doorvaren van een beweegbare brug:

a. moet een schip dat met een marifooninstallatie is uitgerust uitluisteren op het kanaal van de brug;

b. moet een schip snelheid verminderen. Het moet, ingeval het de doorvaartopening niet mag of wil doorvaren, voor het teken B.5 (bijlage 7) stilhouden;

c. mag een schip een ander schip niet voorbijlopen tenzij daartoe een verkeersaanwijzing is gegeven door de bevoegde autoriteit;

d. moet een schip voorrang verlenen aan een schip dat recht van voorrang heeft en de rode wimpel voert, bedoeld in artikel 3.17, opdat dit schip zonder oponthoud de brug kan doorvaren;

e. mag een schip zonder toestemming van de bevoegde autoriteit geen brandstof innemen.

2. Het vierde lid, onder e, komt te luiden:

e. twee groene vaste lichten boven elkaar (teken E.1; bijlage 7):

het doorvaren is toegestaan, de brug bevindt zich in geopende stand en wordt niet bediend;.

KKK

Artikel 6.28 wordt als volgt gewijzigd:

1. De leden 1bis tot en met 11 worden vernummerd tot leden 2 tot en met 14.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. De schepen moeten de sluis in volgorde van aankomst op de wachtplaats invaren. Een klein schip dat tezamen met grote schepen wordt geschut mag de sluis echter eerst invaren na deze grote schepen.

3. Het achtste lid komt te luiden:

8. Bij het invaren en uitvaren van een sluis en bij het bevaren van de wachtplaats moet een schip de waterbeweging zoveel beperken als nodig is om beschadiging van de sluisdeuren of de beschermingsinrichtingen dan wel van andere schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen te vermijden.

4. Het negende lid, onder e en f, komt te luiden:

e. mag een schip, zodra het is gemeerd en totdat het aan de beurt is om uit te varen, geen gebruik maken van zijn mechanische middelen tot voortbeweging;

f. moet een klein schip zo mogelijk ligplaats nemen op enige afstand van een groot schip.

5. Het tiende lid komt te luiden:

10. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis mag een schip zonder toestemming van de bevoegde autoriteit geen brandstof innemen.

LLL

Artikel 6.28a, eerste lid, onder e, komt te luiden:

e. twee groene vaste lichten boven elkaar (teken E.1; bijlage 7): het invaren is toegestaan, de sluis is aan beide zijden open en wordt niet bediend.

MMM

Artikel 6.29 wordt vernummerd tot 6.28b en komt te luiden:

#### **Artikel 6.28b. Recht op voorschutting**

1. In afwijking van artikel 6.28, vijfde lid, hebben recht op voorschutting:

a. schepen van ambtenaren belast met toezicht of opsporing en brandweerboten die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;

b. schepen waaraan de bevoegde autoriteit dit recht heeft verleend.

2. Een schip moet voorrang verlenen aan een schip dat recht op voorschutting heeft en de rode wimpel voert, bedoeld in artikel 3.17, opdat dit schip zonder oponthoud de sluis kan invaren.

NNN

Artikel 6.29a vervalt. Ingevoegd wordt een artikel, luidende:

#### **Artikel 6.29. Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht**

1. Deze afdeling is alleen van toepassing bij slecht zicht.



2. Een schip vaart op radar, indien het gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht.

3. Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet een schip bij slecht zicht op radar varen. Op deze vaarwegen moet een schip dat niet op radar kan varen op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.

OOO

De artikelen 6.30 tot en met 6.33 komen te luiden:

#### **Artikel 6.30. Alle varende schepen**

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

2. Een varend schip moet zo veel mogelijk aan de stuurboordszijde van het vaarwater varen. De artikelen 6.04a en 6.05 zijn niet van toepassing.

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

4. Een schip moet bij het gaan stilliggen het vaarwater zo veel mogelijk vrijmaken.

#### **Artikel 6.31. Stilliggende schepen**

1. Een schip dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt moet, wanneer het per marifoon verneemt dat andere schepen naderen of wanneer en zolang het het geluidssein van een naderend schip hoort, per marifoon zijn positie opgeven of als geluidssein één reeks klokslagen geven. Het geluidssein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

Deze bepaling is niet van toepassing op een schip dat stil ligt in een haven of op een in het bijzonder daartoe door de bevoegde autoriteit bestemde ligplaats.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel is het van toepassing op het schip dat zorgt voor de voortbeweging van het samenstel; bij een gekoppeld samenstel van twee motorschepen op het motorschip aan stuurboord.

3. Een zeegaand schip dat stilligt als bedoeld in het eerste lid mag als geluidssein eveneens geven: één korte stoot gevolgd door één lange stoot en één korte stoot.

Dit sein mag worden herhaald.

4. Dit artikel is mede van toepassing op een schip dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats is vastgevaren.

#### **Artikel 6.32. Op radar varende schepen**

1. Een schip mag slechts op radar varen, indien zowel een persoon die houder is van een radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten en die tevens houder is van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs als een tweede persoon die met het varen op radar voldoende op de hoogte is zich voortdurend in de stuurhut bevindt.

Voor een schip dat is uitgerust met een eenmansstuurstelling voor het varen op radar en dat voldoet aan de daaromtrent vastgestelde voorschriften behoeft de tweede persoon slechts aan boord beschikbaar te zijn.

Voor een niet-vrijvarende veerpont kan de bevoegde autoriteit van de verplichting van dit lid ontheffing verlenen.

2. Voor een op radar varend schip blijft artikel 1.09, derde lid, omtrent het hebben naar alle zijden van een voldoende vrij direct of indirect uitzicht buiten toepassing.

3. Een op radar varend schip moet, zodra het op het scherm een schip waarneemt waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden of wanneer het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, aan de andere schepen op het schip--schip kanaal dan wel op het andere aangewezen kanaal opgeven: zijn naam, zijn positie, zijn vaarrichting en of het een groot schip, een klein schip, een snel schip, of een bovenmaats schip is.

Het moet vervolgens met die schepen het voorbijvaren afspreken. Een klein schip of een snel schip moet daarbij opgeven naar welke zijde het uitwijkt.

4. Een op radar varend schip dat per marifoon wordt opgeroepen moet op het schip--schip kanaal dan wel op het andere aangewezen kanaal antwoorden en opgeven: zijn naam, zijn positie, zijn vaarrichting en of het een groot schip, een klein schip, een snel schip, of een bovenmaats schip is. Het moet vervolgens met de andere schepen het voorbijvaren afspreken. Een klein schip of een snel schip moet daarbij opgeven naar welke zijde het uitwijkt.

5. Wanneer met de andere schepen geen marifooncontact tot stand komt, moet het op radar varende schip:

a. één lange stoot geven, met dien verstande dat een veerpont een lange stoot gevolgd door vier korte stoten moet geven, en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen. Deze bepaling is niet van toepassing op kleine schepen; en

b. de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.

6. Dit artikel geldt ingeval van een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

### **Artikel 6.33. Niet op radar varende schepen**

1. Voor een schip en een samenstel die niet op radar varen geldt:

a. Een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt moeten als mistsein één lange stoot geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

b. Het schip moet voorop een uitkijk hebben, die zich of binnen gezichts- of gehoorsafstand van de schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft. Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip een uitkijk te hebben. Dit is niet van toepassing op een klein schip of een veerpont.

c. Wanneer het schip via marifoon door een ander schip wordt aangeroepen, moet het per marifoon antwoorden en opgeven: zijn naam, zijn positie, zijn vaarrichting en of het een groot schip, een klein schip, een snel schip of een bovenmaats schip is. Het moet daarna met het andere schip het voorbijvaren afspreken.

d. Wanneer het schip andere schepen bemerkt waarmee geen marifooncontact tot stand komt moet het:

1°. indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt, deze oever aanhouden en, zo nodig, vaart minderen dan wel gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;

2°. indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, het vaarwater zo veel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

2. Een varend klein schip dat op een andere vaarweg dan de op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen vaart 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.

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

4. Een niet op radar varende veerpont moet als mistsein één lange stoot gevolgd door vier korte stoten geven. Het sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

#### PPP

Aan artikel 7.01 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Een niet-vrijvarende veerpont moet, indien hij buiten dienst is, ligplaats nemen op de door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats dan wel, zo deze niet is aangewezen, zodanig, dat het vaarwater vrij blijft, en mag zich niet langer in het vaarwater bevinden dan voor de uitoefening van de dienst nodig is.

#### QQQ

Artikel 7.07, tweede lid, onder b, komt te luiden:

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, nr. 8.1.8, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid.

#### RRR

Artikel 7.08, eerste lid, komt te luiden:

1. Een stilliggend schip dat is geladen met de stoffen, bedoeld in het ADNR, nr. 7.1.5.0 en nr. 7.2.5.0, 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. Deze verplichting geldt niet voor een in een haven stilliggend schip waaraan de bevoegde autoriteit daarvan vrijstelling of ontheffing heeft verleend.

#### SSS

In artikel 8.01, tweede lid, wordt «tijdens het gebruik van» vervangen door: tijdens het varen met.

#### TTT

Artikel 8.02, eerste lid, derde volzin, komt te luiden:

Het moet goed waarneembaar zijn en in een van de ondergrond afwijkende kleur zijn aangebracht aan weerszijden van de boot.

#### UUU

Artikel 8.03, onder d en e, komt te luiden:

d. het schip is voorzien van een technische inrichting waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand of nagenoeg tot stilstand komen; deze eis geldt niet voor een gesloten binnenbesturing;

e. een reddingsvest onder handbereik voor ieder der opvarenden aan boord is;

VVV

Onder vernummering van artikel 8.05 tot 8.04 wordt artikel 8.04 gelijktijdig vernummerd tot artikel 8.05.

WWW

Artikel 8.05, vijfde lid, komt te luiden:

5. De bestuurder die staande een snelle motorboot bestuurt is verplicht een reddingsvest te dragen. Dit geldt niet voor het sturen vanaf een gesloten binnenbesturing.

XXX

Artikel 8.06 komt te luiden:

#### **Artikel 8.06. Snel varen en waterskiën**

1. Een snelle motorboot mag niet sneller varen dan 20 km per uur ten opzichte van het water. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod niet van toepassing is dan wel waarop een andere maximum snelheid van toepassing is. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen snel varen overdag of 's nachts.

2. Het is verboden te waterskiën of te doen waterskiën of op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik te maken of gebruik te doen maken. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod overdag niet van toepassing is.

3. De bestuurder van een snelle motorboot, die één of meer waterskiërs of personen die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maken voortbeweegt, moet zich doen bijstaan door een mede opvarende van ten minste 15 jaar oud als uitkijk.

4. Een waterskiër en een persoon die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maakt moeten zich zodanig gedragen, dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van de vaarweg kan worden veroorzaakt.

YYY

Na artikel 8.06 worden twee artikelen toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 8.07. Schipper**

De schipper van een snelle motorboot moet er zorg voor dragen, dat niet in strijd met de artikelen 8.05 en 8.06 wordt gehandeld.

#### **Artikel 8.08. Watersport zonder schip**

1. Een persoon die zwemt dan wel die op andere wijze watersport bedrijft zonder gebruik te maken van een schip moet voldoende afstand houden van een varend schip of een varend drijvend voorwerp dan wel van een drijvend werktuig in bedrijf.

2. Zwemmen, watersport zonder gebruik te maken van een schip en onderwatersport zijn verboden:

a. op een wachtplaats of in de onmiddellijke nabijheid van een brug, een sluis of een stuw;

b. in gedeelten van de vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart;

- c. in routes van veerponten;
  - d. in havens en nabij de ingangen daarvan;
  - e. in de nabijheid van meergelegenheden;
  - f. in gebieden aangewezen voor snelvaren of waterskiën;
  - g. in de door de bevoegde autoriteit aangewezen gebieden.
3. De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het tweede lid, onder b en g. Aan de vrijstelling of ontheffingen kunnen voorschriften worden verbonden.

ZZZ

Artikel 9.01 komt te luiden:

#### **Artikel 9.01. Toepassingsgebied**

Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 2, eerste en derde lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bedoelde vaarwegen, voorzover deze in beheer zijn bij het Rijk en op de in bijlage 10 vermelde vaarwegen.

AAAA

Artikel 9.03 wordt als volgt gewijzigd:

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, niet:
    - a. aan herstelwerkzaamheden worden onderworpen;
    - b. laden, lossen of ontgassen.
2. Het derde lid komt te luiden:
  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, 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 niet te zijn beëindigd, indien het schip, het drijvende voorwerp of de drijvende inrichting over minder dan 500 m is verplaatst.

BBBB

Artikel 9.04 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «bijlage 15» vervangen door: bijlage 15, onder a, en wordt «door het water» vervangen door: ten opzichte van het water.
2. Het tweede lid komt te luiden:
  2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de Geldersche IJssel, de Boven-Merwede, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen.
3. Het derde, vierde en vijfde lid worden vernummerd tot vierde, vijfde en zesde lid.
4. Een nieuw derde lid wordt ingevoegd, luidende:

3. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen is het niet toegestaan het vaarwater op te kruisen.

5. In het vijfde lid, wordt «in het derde lid bedoelde schepen», gewijzigd in: in het vierde lid bedoelde schepen.

6. Het zesde lid komt te luiden:

6. Op de in bijlage 15, onder b, genoemde vaarwegen moeten een varend en een geankerd klein schip bij slecht zicht een goed functionerende radarreflector voeren.

CCCC

De artikelen 9.05 en 9.06 komen te luiden:

#### **Artikel 9.05. Zeilplanken en soortgelijke vormen van watersport**

1. Onverminderd artikel 9.04, eerste lid, is het op de voor de doorgaande vaart bestemde gedeelten van de in bijlage 16 opgenomen vaarwegen verboden te varen met een zeilplank.

2. Het is verboden te varen met een door een vlieger voortbewogen plank.

3. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop het verbod, bedoeld in het tweede lid, overdag niet van toepassing is.

#### **Artikel 9.06. Manoeuvrerbaarheid van schepen en samenstellen**

1. Op de in bijlage 17, onder a, vermelde vaarwegen mogen een duwstel en een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 193 m ofwel de breedte meer bedraagt dan 22,90 m varen, indien:

a. de ten hoogste toegelaten afmetingen zijn vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwboot of van het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel onder vermelding van de toegelaten formatie en van de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting;

b. het duwstel niet meer dan zes duwbakken bevat, waarbij in afvaart ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer mogen hebben. Zeeschipbakken mogen slechts langszijde van andere duwbakken vastgemaakt worden meegevoerd, waarbij vier zeeschipbakken achter elkaar gelden als één duwbak;

c. aan de kop van het samenstel een vanuit de stuurhut van de duwboot of van het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel bedienbare kopbesturing beschikbaar is;

d. de waterstand aan de peilschaal te Lobith tussen 8,50 m en 13,50 m is gelegen;

e. het geen gevaarlijke stoffen vervoert voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADNR vereist wordt.

2. Onverminderd het eerste lid geldt voor duwstellen met een duwboot met een lengte van niet meer dan 40 m:

a. het maximale vermogen van de aandrijving van de duwboot mag niet groter zijn dan 4500 kW;

b. in de lange formatie moeten tenminste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben. In de brede formatie mag ook zonder kopbesturing worden gevaren, indien tenminste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst.

3. Op de in bijlage 17, onder b, vermelde vaarwegen mag een duwstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m slechts bij buitengewone plaatselijke omstandigheden varen, indien:

a. het is voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen, die vanuit de stuurhut van de duwboot kan worden bediend; indien de kopbesturing bestaat uit koproeren moeten deze voor iedere betreffende duwbak een effectieve oppervlakte van tenminste 2 m<sup>2</sup> hebben;

b. de gemiddelde diepgang groter is dan 2,00 m of de diepgang over tenminste 50% van de lengte van de duwbakken groter is dan 2,50 m; of

c. het duwstel wordt geassisteerd.

4. Op de in bijlage 17, onder c, vermelde vaarwegen mogen een alleenvarend motorschip en een duwstel en een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 90 m varen, indien zij zijn voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen die vanuit de stuurhut kan worden bediend.

5. Op de in bijlage 17, onder d, vermelde vaarwegen mag een duwstel dat is voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 3, eerste en tweede lid, van de Binnenschepenwet of van een document als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a of c, van die wet en waarvan de lengte meer bedraagt dan 137 m doch niet meer dan 186,50 m varen, indien het is voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen die vanuit de stuurhut kan worden bediend.

6. Als kopbesturing van een duwstel wordt tevens beschouwd de boegschroef van de duwboot, indien deze zich op ten hoogste 45% van de lengte van het duwstel gerekend vanaf de kop daarvan bevindt.

7. De in dit artikel bedoelde duwstellen en gekoppelde samenstellen mogen buiten de daarvoor aangewezen ligplaatsen slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit worden samengesteld of ontkoppeld.

8. De bevoegde autoriteit kan duwstellen en gekoppelde samenstellen met grotere afmetingen dan die welke volgens dit artikel zijn toegelaten, met andere wijzen van aandrijving en vermogen en bij andere waterstanden voor het te bevaren vaarweggedeelte toelaten.

DDDD

Artikel 9.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid komen te luiden:

1. Een groot schip moet zich melden op de door de bevoegde autoriteit aangewezen wijze, overeenkomstig de daartoe gestelde regels:

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

b. tijdig voor vertrek van een plaats binnen een van de in bijlage 9 genoemde vaarwegen.

2. Een groot schip moet op een vaarweg waarop het teken B.11 (bijlage 7) van toepassing is op de in bijlage 9 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.

2. Het vijfde en zesde lid vervallen.

3. Het zevende lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

EEEE

In artikel 9.08 wordt «bijlage 10» vervangen door: bijlage 18. en wordt «in te nemen» vervangen door: af te leveren.

FFFF

Artikel 10.01, eerste lid, komt te luiden:

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de vaarwegen en havens, genoemd in bijlage 11.

GGGG

Artikel 10.02 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

*Bovenmaatse zeegaande schepen*

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een bovenmaats zeegaand schip moet op de daartoe aangewezen vaarwegen de daartoe vastgestelde voorschriften in acht nemen.

HHHH

Artikel 10.03 komt te luiden:

**Artikel 10.03. Bijkomende lichten en bijkomend dagteken van bovenmaatse schepen**

Een varend bovenmaats zeegaand schip moet, op de wijze en wat de lichten betreft met de lichtsterkte en de kleur, vermeld in de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, behalve de tekens bedoeld in artikel 3.08, als bijkomende tekens voeren:

- a. 's nachts: drie rode rondom schijnende lichten in een verticale lijn;
- b. overdag: een zwarte cilinder.

IIII

Artikel 10.04, eerste lid, komt te luiden:

1. Een zeegaand schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 12, moet als bijkomende tekens voeren:

- a. 's nachts: een rood helder rondom schijnend licht;
- b. overdag: de internationale seinvlag «B».

JJJJ

In artikel 10.05 wordt «een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat,» vervangen door: een zeegaand schip.

KKKK

Artikel 10.06 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «een motorschip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat,» vervangen door: een zeegaand motorschip.

2. In het tweede lid wordt «Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat,» vervangen door: Een zeegaand schip.

LLLL

Artikel 10.07a vervalt.



MMMM

Artikel 10.08, eerste lid, komt te luiden:

1. In afwijking van hoofdstuk 6 is een schip verplicht aan een bovenmaats zeegaand schip voorrang te verlenen.

NNNN

Artikel 10.11 komt te luiden:

#### **Artikel 10.11. Gebruik marifoon**

In afwijking van artikel 4.05, eerste lid, mag een zeegaand groot schip zijn uitgerust met een marifooninstallatie van het type dat voor het gebruik in de frequentieband van 156 –174 MHz is toegelaten.

OOOO

Artikel 11.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, tweede volzin, wordt als volgt gewijzigd:

- a. «sluis» wordt vervangen door: sluisen.
- b. Na «Grave» wordt ingevoegd: en Limmel.

2. Het vierde en vijfde lid komen te luiden:

4. Artikel 6.30, tweede lid, is niet van toepassing.
5. Een afvarend schip en een opvarend schip zijn een schip als bedoeld in artikel 6.01, eerste lid.

PPPP

Artikel 12.02 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het zeegaand motorschip aan de kop van een sleep alsmede het zeegaand motorschip dat een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteert mag in plaats van het gele licht, bedoeld in artikel 3.09, eerste lid, onder c, een heklicht voeren.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Indien een sleep verscheidene zeegaande motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen, dan wel verscheidene motorschepen tezamen een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteren, is het eerste lid van toepassing op elk van deze zeegaande schepen.

3. In het derde lid wordt «een schip, dat wordt gesleept en dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat,» vervangen door: een zeegaand schip dat wordt gesleept.

QQQQ

Artikel 12.04 komt te luiden:

#### **Artikel 12.04. Toepasselijkheid van de voorschriften inzake het gebruik van radar**

Een zeegaand schip mag, indien de radarinstallatie goed functioneert, gebruik maken van radar:

- a. zonder te zijn uitgerust met een radarinstallatie en een bocht-aanwijzer, als bedoeld in artikel 4.06, eerste lid, onder a; en

b. zonder dat zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een radarpatent, als bedoeld in artikel 4.06, eerste lid, onder b.

RRRR

Artikel 12.06 komt te luiden:

**Artikel 12.06. Toepasselijkheid van de voorschriften inzake het varen bij slecht zicht**

Een zeegaand schip mag op radar varen, zonder dat zich overeenkomstig artikel 6.32, eerste lid, een persoon in de stuurhut bevindt die houder is van een radarpatent, als bedoeld in artikel 4.06, eerste lid, onder b.

SSSS

Bijlage 1 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
BY	:	Wit Rusland
CH	:	Zwitserland
CZ	:	Tsjechische Republiek
D	:	Duitsland
F	:	Frankrijk
FI	:	Finland
HR	:	Kroatië
HU	:	Hongarije
I	:	Italië
L	:	Luxemburg
MD	:	Republiek Moldavië
N	:	Nederland
NO	:	Noorwegen
P	:	Portugal
PL	:	Polen
R	:	Roemenië
RUS	:	Russische Federatie
SE	:	Zweden
SK	:	Slowakije
UA	:	Oekraïne
YU	:	Servië en Montenegro

TTTT

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. De tekst bij schets 2 komt te luiden:

Artikel 3.08, lid 1: Alleenvarend groot motorschip.

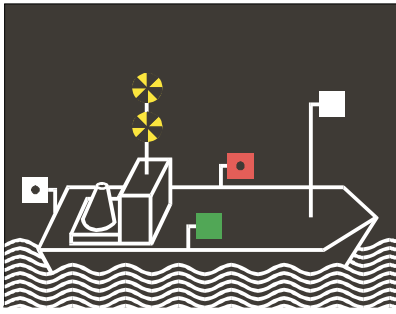
2. De tekst bij schets 3 komt te luiden:

Artikel 3.08, lid 2: Alleenvarend groot motorschip dat een tweede toplicht voert.

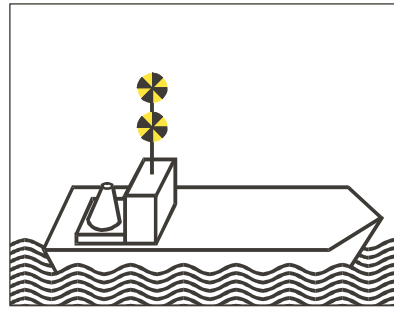
3. De tekst bij schets 4 komt te luiden:

Artikel 3.08, lid 3: Groot motorschip dat wordt geassisteerd.

4. Een schets 4a met tekst wordt ingevoegd, luidende:



4a

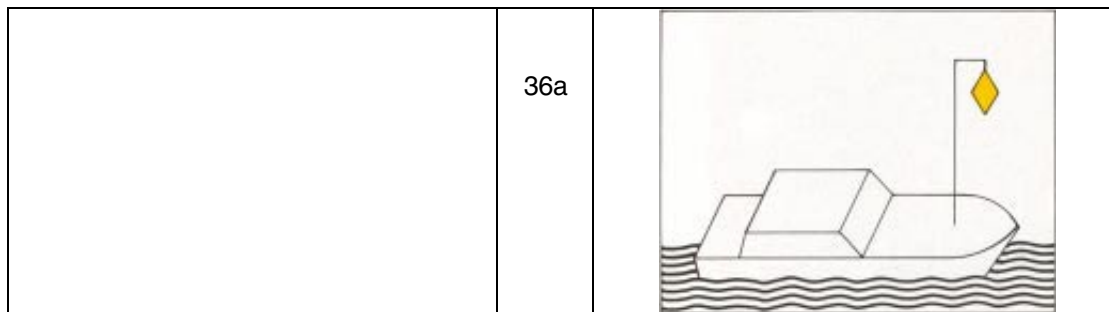


Artikel 3.08, lid 4: Snel schip

5. De tekst bij schets 12 komt te luiden:  
Artikel 3.09, lid 5: Zeegaand schip dat wordt gesleept.
6. De tekst bij schets 16 komt te luiden:  
Artikel 3.10, lid 3: Twee duwbotten.
7. De tekst bij schets 17 komt te luiden:  
Artikel 3.11, lid 1: Gekoppeld samenstel; twee grote motorschepen.
8. De tekst bij schets 18 komt te luiden:  
Artikel 3.11, lid 1: Gekoppeld samenstel; groot motorschip en groot schip dat geen motorschip is.
9. De tekst bij schets 21 komt te luiden:  
De artikelen 3.08, lid 5, en 3.13, lid 7: Schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt.
10. De tekst bij schets 25 komt te luiden:  
Artikel 3.13, lid 2: Alleenvarend klein open motorschip korter dan 7 m, waarvan de hoogst bereikbare snelheid 13 km per uur bedraagt.
11. De tekst bij de schetsen 31a en 31b komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 1: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde brandbare stoffen vervoeren als bedoeld in het ADNR en die geen deel uitmaken van een duwstel of een gekoppeld samenstel.
12. De tekst bij de schetsen 32a en 32b komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 2: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoeren als bedoeld in het ADNR en die geen deel uitmaken van een duwstel of een gekoppeld samenstel.
13. De tekst bij schets 33 komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 3: Bijkomende tekens van schepen die bepaalde ontplofbare stoffen vervoeren als bedoeld in het ADNR en die geen deel uitmaken van een duwstel of een gekoppeld samenstel.
14. De tekst bij schets 34 komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 4: Bijkomende tekens van duwstellen die gevaarlijke stoffen vervoeren als bedoeld in het ADNR.
15. De tekst bij schets 35 komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 4: Bijkomende tekens van gekoppelde samenstellen die gevaarlijke stoffen vervoeren als bedoeld in het ADNR.

16. De tekst bij schets 36 komt te luiden:  
Artikel 3.14, lid 5: Bijkomende tekens van een duwstel dat door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen en dat gevaarlijke stoffen vervoert als bedoeld in het ADNR.

17. Na schets 36 wordt een schets ingevoegd, luidende:



Artikel 3.15: Varend passagiersschip waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m.

18. De tekst bij schets 44 komt te luiden:  
Artikel 3.20, lid 2: Geankerd groot schip.

19. De tekst bij schets 46 komt te luiden:  
Artikel 3.20, lid 4: Geankerd klein schip.

20. De tekst bij schets 61 komt te luiden:  
Artikel 3.27: Schip van ambtenaren belast met toezicht of opsporing of brandweerboot.

21. De tekst bij schets 66 komt te luiden:  
Artikel 3.32: Verboden te roken en onbeschermd licht of vuur te gebruiken.

22. De tekst bij schets 72 komt te luiden:  
Artikel 3.37: Vissersschip.

23. Schets 73 met tekst vervalt.

24. De tekst bij schets 74 komt te luiden:  
Artikel 3.38: Schip gebruikt bij een duiker te water.

UUUU

Bijlage 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het onderdeel «Toelichting» wordt «art. 1.01t» vervangen door: art. 1.01, onder C, 8°, en wordt «motorschip» vervangen door: groot motorschip.

2. In het onderdeel «Toelichting» komt de laatste alinea te luiden:  
Een klein schip moet ter voorkoming van aanvaring zonodig het attentiesein, het sein «Ik kan niet manoeuvreren» en het noodsein, vermeld in afdeling A van bijlage 6, geven en het mag zonodig een der overige algemene geluidsseinen, vermeld in afdeling A, en het mistsein, vermeld in afdeling G van bijlage 6, geven, maar mag niet de manoeuvreerseinen, vermeld in afdeling B, C, D en E van bijlage 6, geven (art. 4.02, lid 2 en lid 3).

3. In onderdeel A komt de verwijzing voor het sein «Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis» te luiden: Artikelen 6.26, lid 7, en 6.28, lid 4.

4. In onderdeel B vervalt de verwijzing voor de seinen «Ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren» en «Akkoord, u kunt stuurboord op stuurboord voorbijvaren».

5. In onderdeel C vervallen de verwijzingen naar artikel 6.10.

6. In onderdeel D vervallen de verwijzingen naar de artikelen 6.13 en 6.16.

7. In onderdeel E vervallen de verwijzingen naar artikel 6.16.

8. Onderdeel G wordt als volgt gewijzigd:

a. Paragraaf 1 komt te luiden:

**1. Op radar varende grote schepen (zo dikwijls als nodig is te geven)**

_____	Varend groot schip of samenstel*, dat met de andere schepen geen marifooncontact tot stand kan brengen	6.32, lid 5
_____ - - - -	Varende veerpont die met de andere schepen geen marifooncontact tot stand kan brengen	6.32, lid 5

\* Bij een samenstel moet het geluidsein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt. (art. 6.32, lid 6, en art 6.33, lid 1).

b. Paragraaf 2 komt te luiden:

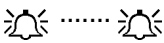
**2. Zonder radar varende schepen (met tussenpozen van ten hoogste één minuut te geven)**

_____	Varend schip of samenstel *)	6.33 leden 1 en 3
_____ - - - -	Varende veerpont	6.33, lid 4

\* Bij een samenstel moet het geluidsein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt. (art. 6.32, lid 6, en art 6.33, lid 1).

c. Paragraaf 3 komt te luiden:

**3. Seinen tijdens het stilliggen**

	Schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt of is vastgevaren, wanneer het per marifoon verneemt dat andere schepen naderen of wanneer en zolang het het geluidsein van een naderend schip hoort	6.31 leden 1, 2, en 4
- _____ -	Idem; mag alleen worden gegeven door een zeegaand schip	6.31, lid 3

VVVV

In bijlage 7 komen de verwijzingen naar artikelen bij de volgende tekens te luiden:

- A.1: (artikelen 6.08, onder a, 6.16, lid 9, onder a, 6.22, lid 1, 6.25, lid 1, 6.26, leden 4 en 6, 6.27, lid 1, 6.28a)
- A.1a. Buitengebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip zonder motor: (artikel 6.22, lid 2)

- A.4: (artikelen 6.07, lid 1, en 6.11, onder c)
- A.6: (artikelen 6.18, lid 5, 7.03, lid 1, onder b)
- A.8: (artikel 6.13, lid 6)
- B.5: (artikelen 6.26, lid 3, onder b, en 6.28, lid 1)
- B.9: (artikel 6.16, lid 8)
- B.10: (geen verwijzing)
- E.1: (artikelen 6.08, onder b, 6.16, lid 10, onder a, 6.26, leden 4 en 6, 6.27, lid 2, 6.28a)
- E.8: (artikelen 6.13, lid 7, 7.02, lid 1, onder i)
- E.9: (geen verwijzing)
- E.10: (geen verwijzing).

WWWWW

Onderdeel 2.1.3 van Bijlage 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. Vaarwaters van gelijk belang

- vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, of kopbaken
- kleur: rood-groen horizontaal gestreept
- topteken: rood-groene bol
- licht<sup>1</sup>: wit snel isofaselicht (2 s)
- kenteken<sup>2</sup>: de beginletter(s) van elk vaarwater in alfabetische volgorde met het volgnummer in de markeringsrij.



A – NM

b.v.

2 1

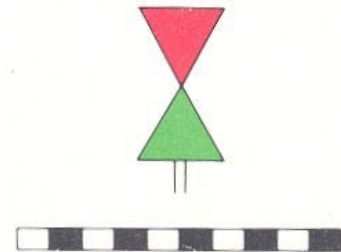
<sup>1</sup> - indien aanwezig

<sup>2</sup> - m.u.v. kop- en steekbakens

2. Een onderdeel wordt toegevoegd, luidende:

d. Splitsingspunt

- vorm: walbaken (driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht boven een driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht)
- licht<sup>1</sup>: wit snel isofaselicht (2s)
- kenteken<sup>1</sup>: nummering aansluitend aan laterale walbakens; voor oevermarkering een nummering aansluitend aan die van de rechter- of de linkerzijde.



b.v. 7

<sup>1</sup> - indien aanwezig.

XXXX

De bijlagen 9 tot en met 18 komen te luiden:

## **BIJLAGE 9. Marifoonverplichting en radarvaart**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 4.05, derde en vierde lid, artikel 6.29, derde lid, artikel 6.33, tweede lid, en artikel 9.07, eerste en tweede lid, zijn:

1. de Maasmond, alsmede de havens aan deze vaarweg;
2. de Nieuwe Waterweg, alsmede de havens aan deze vaarweg;
3. de Nieuwe Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
4. de Koningshaven, alsmede de havens aan deze vaarweg;
5. de Hollandsche IJssel;
6. het Zuiddiepje, alsmede de havens aan deze vaarweg;
7. de Oude Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
8. het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
9. het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
10. het Beerkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
11. de Noord;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Boven-Merwede;
14. de Nieuwe Merwede;
15. de Dordtsche Kil en daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
16. het Zuid-Hollandsch Diep;
17. het Hollandsch Diep;
18. de Schelde-Rijnverbinding;
19. het Volkerak, het Zuid-Vlije en de Krammer beoosten de Krammer-sluizen;
20. het vaarwater van de Krammer, Zijpe, Keeten en Oosterschelde tussen de Krammersluizen en de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland;
21. het Kanaal door Zuid-Beveland;
22. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
23. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
24. het Afsloten-IJ;
25. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
26. het Amsterdam-Rijnkanaal;
27. het Lekkanaal;
28. de Geldersche IJssel;
29. de Twenthekanalen;
30. het Keteldiep;
31. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
32. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede de havens, niet zijnde voorhavens van sluisen;
33. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
34. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

## **BIJLAGE 10**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.01, zijn:

1. het Calandkanaal;
2. het Beerkanaal;
3. het Hartelkanaal.

## **BIJLAGE 11**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 10.01, eerste lid, zijn:

1. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal en het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
3. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
4. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
5. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluisen;
6. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
7. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

#### **BIJLAGE 12. Vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen**

De gevaarlijke stoffen in de zin van de IMDG-code<sup>1</sup>, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, zijn:

1. a. Stoffen van de klasse 1, gevarengroep 1.1 en 1.5, indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto gewicht;
- b. stoffen van de klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3, 1.4, 1.6 of stoffen van de klasse 5.2; deze laatste voorzover zij overeenkomstig de IMDG-code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket «ontploffbaar», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto gewicht; of
- c. stoffen van de klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-code moeten worden voorzien van een gevaarsetiket «giftig», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto gewicht.
2. Stoffen van alle klassen, indien zij worden vervoerd door een tankschip.
3. Voor tankschepen worden onder de in het tweede lid bedoelde gevaarlijke stoffen mede verstaan de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van die stoffen en die zich nog in die tanks bevinden.

#### **BIJLAGE 13. Toegestane afmetingen van schepen op de vaarwegen, bedoeld in artikel 9.02, eerste lid**

Vaarweg	lengte in m	Breedte in m	Diepgang
<i>Fryslân</i>			
Haven Terschelling	85	12,00	3,40
Haven Vlieland	60	10,00	3,40
Vaarweg tussen zee en Harlingen, via het Stortemelk, de Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam	140		6,00
<i>Overijssel</i>			
Zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen	110	9,75	2,50
Kanaal Zutphen-Enschede van de Twenthekanalen			
- Geldersche IJssel- zwaaiikom Lochem (km 17)	110	11,50	2,80 <sup>1</sup>
- Zwaaiikom Lochem - Enschede	110	9,75	2,60
<i>Overijssel/Gelderland</i>			
Geldersche IJssel <sup>15</sup> en Keteldiep	110	12,00	
Zwolle-IJsselkanaal	110	12,00	3,25 <sup>2</sup>



Vaarweg	lengte in m	Breedte in m	Diepgang
Overijsselsche Vecht - gedeelte rijksweg 28 - stuw Junne	35	5,00	1,00
Meppelerdiep - van Zwarte Water via Meppelerdiep-sluis - Kaapbrug	110	12,00	3,25 <sup>2</sup>
- via Grote Kolksluis	67	8,20	2,80 <sup>2</sup>
Zwarte Water	110	12,00	3,25 <sup>2</sup>
Zwolsche Diep	110	12,00	3,00 <sup>2</sup>
Zwanendiep	110	12,00	2,70 <sup>2</sup>
Ramsdiep	110	11,50	3,00 <sup>2</sup>
<i>Noord-Holland</i>			
Haven Oudeschild	90	<12,50	4,50
De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder			9,00
Marinehaven Willemsoord	200		8,00
Oranjesluizencomplex			
- Noordersluis	70	13,50	3,50 <sup>14</sup>
- Middensluis	90	17,50	3,50 <sup>14</sup>
- Zuidersluis	70	13,50	3,50 <sup>14</sup>
- Prins Willem Alexandersluis	200	23,00	3,50 <sup>14</sup>
Noordzeekanaal en Noord- zeesluizen te IJmuiden	325	43,00	13,10
- 1e Rijksbinnenhaven			3,50
- 2e Rijksbinnenhaven			5,70
- 3e Rijksbinnenhaven			6,50
- Kruithaven, buitenzijde (meerstoelen)			9,10
- Zijkanaal B			1,80
- Zijkanaal C		11,40	3,00
- Zijkanaal D			3,00
- Zijkanaal E			2,20
- Zijkanaal G over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal			8,00
- Zijkanaal H			1,30
Haven Marken	55	6,60	2,00
<i>Flevoland</i>			
IJsselmeer			
- 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>
Randmeren Flevoland			
- Nijkerkersluis	85	9,50	2,50
- Hardersluis	60	6,90	2,50
- Roggebotsluis	85	9,50	2,50
<i>Noord-Holland/Utrecht</i>			
Buitenhaven van Muiden en toegangseul			
- Groote Zeesluis - IJmeer	45	7,50	1,80
Amsterdam-Rijnkanaal	200	23,50	4,00
Lekkanaal	200	17,70	3,50 <sup>25</sup>
Merwedekanaal (benoorden de Lek)	110	11,50	2,80 <sup>18</sup>
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel			
- Doorslagsluis - km 2,2	39	5,45	1,75 <sup>19</sup>
- km 2,2 - Oudewater (km 17,9)	39	5,45	1,75
- km 17,9 - Haastrechtse brug	39	5,45	1,90

Vaarweg	lengte in m	Breedte in m	Diepgang
<i>Zuid-Holland</i>			
Hollandsche IJssel			
- van km 0.0 tot km 1.1	39	5,45	2,50 <sup>20</sup>
- van km 1.1 tot km 3.4	110	11,50	3,15 <sup>20</sup>
- van km 3.4 tot km 4.5	110	11,50	3,60 <sup>20</sup>
- van km 4.5 tot km 7.0	110	11,50	4,05 <sup>20</sup>
- van km 7.0 tot km 19.7	110	11,50	4,70 <sup>20</sup>
Oude Maas (zeevaart)	175	25	8,80
Dordtsche Kil en de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Industrie- en Havenschap Moerdijk (zeevaart)	175	25,00	8,00
Volkeraksluizen	200	23,50	4,75
Boven-Merwede/Beneden- Merwede/ Nieuwe Merwede/ Noord/Oude Maas/Dordtsche Kil/ Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet			
- algemeen	200	23,50	
- duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot)	153	34,35	
- duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte vóór de duwboot)	229,50	22,90	
Beneden-Merwede			4,40 <sup>9</sup>
Bergsche Maas	193	17,50	4,00 <sup>23</sup>
Nieuwe Merwede (Biesboschluis)	55	6,60	3,20
Noord			4,40 <sup>9</sup>
Nieuwe Maas (beheersgebied Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland)	200	23,50	
- duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte voor de duwboot)	153	34,35	4,50
- duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte voor de duwboot)	229,50	22,90	4,50
Maasmond, Europoort			17,40
<i>Noord-Brabant</i>			
(Gekanaliseerde) Dieze	90	12,00	2,50 <sup>27</sup>
Zuid-Willemsvaart			
* Orthenbrug – sluis 4	90 <sup>21</sup>	6,70	2,10
* sluis 4 - sluis 13	50,50		1,90
Wilhelminakanaal			
- 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
Markkanaal	90	9,60	2,50
Donge	110	11,50	3,00 <sup>22</sup>
Oude Maasje			
- Bergsche Maas - haven	95	11,50	2,50
Waspik			
- haven Waspik - haven Sprang	60	6,60	2,50
Capelle			
<i>Zeeland</i>			
Volkerak/Zuid-Vlije/Krammer/ Zijpe/Mastgat/Keeten/ Oosterschelde	200	23,50	
Schelde-Rijnverbinding	200	23,50	4,00
Krammersluizen	200	23,50	4,75 <sup>8</sup>
Kanaal door Zuid-Beveland	200	23,50	4,75 <sup>8</sup>
Veerse Meer	130	18,00	
Roompotsluis	95	14,50	5,00 <sup>9</sup>
Bergsediepsluis	34	6,00	2,00 <sup>4</sup>

Vaarweg	lengte in m	Breedte in m	Diepgang
Handelshaven Breskens <sup>5</sup>	95		
Veerhaven Terneuzen	80	9,50	
<i>Limburg</i>			
<i>Maas</i>			
- van km 8,650 – invaart Julianakanaal	137,50	14,00	3,00
- van km 64,5 – 67,9	110	12,00	2,80
- sluis Linne	137,50	13,50	3,00 <sup>16</sup>
> 137 m	193	13,50	3,00 <sup>16</sup>
- sluis Roermond	137,50	13,50	3,00 <sup>17</sup>
> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>17</sup>
- sluis Belfeld oude:	137,50	13,50	3,00 <sup>11</sup>
> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>11</sup>
nieuwe:	137,50	15,50	3,00
- sluis SambEEK oude:	137,50	13,50	3,00 <sup>12</sup>
> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>12</sup>
nieuwe:	137,50	15,50	3,00
- sluis Grave	137,50	15,50	3,20
- Prinses Maxima sluisen te Lith zuidkolk	113,50	13,50	3,50 <sup>6</sup>
noordkolk	193	17,50	4,00 <sup>23</sup>
- Maasbracht (km 67,7) - sluis SambEEK			
> 137,50 m	193	13,50	3,00
- Traject SambEEK – km 226,5 > 137,50 m	193	13,50	3,20
Julianakanaal			
- Gekanaliseerde Maas - Beatrixhaven	137,50	14,00	3,00
- Beatrixhaven - haven Stein	110	12,00	3,00
> 110 m <sup>26</sup>	137,50	11,50	3,00
- Haven Stein - sluis Born	137,50	14,00	3,00
oude sluis Born	132,50	13,50	3,00
- sluis Born – km 36,6	137,50	15,50	3,00
- sluis Maasbracht - km 36,6 > 137,50 m	137,50	15,50	3,00
	193	13,50	3,00
Lateraalkanaal			
Linne-Buggenum			
> 137,50 m	193	13,50	3,00
Sluis Heel	137,50	15,50	3,00
Maas-Waalkanaal			
Maas – Maas-Waalkanaal km 10,7	137,50	15,50	3,20 <sup>24</sup>
> 137 m	193	13,50	3,20 <sup>24</sup>
km 10,7 – Waal	193	15,50	3,70 <sup>13</sup>
Kanaal van Sint Andries	110	13,50	3,50 <sup>7</sup>
Verbindingskanaal in het Bossche Veld	80	8,30	2,50
> 80 m <sup>26</sup>	86	8,30	2,50
Zuid-Willemsvaart			
sluis 19 - Verbindingskanaal	20	4,50	1,65
Verbindingskanaal – Smeermaas	80	8,30	2,50
> 80 m <sup>26</sup>	86	8,30	2,50
Belgische grens nabij Loozen via sluis 16 en 15 tot sluis 13	65	7,25	2,10
sluis 15 – Randwegbrug	95	9,50	2,10
Kanaal Wessem - Nederweert			
- km 0,00 - km 0,85	137,50	15,50	3,20
- km 0,85 - km 2,20	95	9,50	2,50
- km 2,20 - km 16,30	95	9,50	2,10
oude sluis Panheel	95	7,25	2,10
Noordervaart			
Sluis Hulzen	62	7,25	1,65

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

<sup>2</sup> Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP. De drempeldiepte van de Meppelerdiep-brug ligt op NAP – 3,50 m. De keersluis in Zwartsluis wordt gesloten bij een waterstand hoger dan NAP + 0,50 m en bij een waterstand lager dan NAP – 0,50 m.

<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 m 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 hoger dan of gelijk aan NAP – 0,75m of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,75 m.

<sup>9</sup> Bij een waterstand = NAP of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP.

<sup>10</sup> (vervallen)

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

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

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

<sup>14</sup> Bij een waterstand van NAP -0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,50 m.

<sup>15</sup> Schepen die gebruik maken van de hefopening in de spoor- en verkeersbrug Zutphen (km 928.150) moeten rekening houden met de volgende beperkingen:

a. de bodem ligt op ca. NAP + 0,50 m, d.w.z. ongeveer 0,50 cm hoger dan overigens in dat rivier-  
vak;

b. de bodembreedte op NAP +0,50 m is slechts 8,00 m;

c. eerst op ca NAP + 2,50 m is een breedte van 12 m aanwezig;

d. bij doorvaart hiervan is een sterke waterspiegeldaling mogelijk.

<sup>16</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 16,95 m.

<sup>17</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 14,20 m.

<sup>18</sup> Bij een waterstand van NAP – 0,40 m op het Amsterdam-Rijnkanaal of hoger of zoveel minder als de waterstand lager is. Bij een waterstand van NAP +1,35 m of hoger of zoveel minder als de waterstand op de Lek bij de Koninginnesluis is.

<sup>19</sup> Bij een waterstand van NAP + 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand is bij de Doorslagluis te Nieuwegein.

<sup>20</sup> Bij een waterstand t.o.v. NAP, of zoveel hoger of zoveel minder als de waterstand t.o.v. NAP.

<sup>21</sup> Schepen langer dan 65 meter moeten zijn uitgerust met actieve kopbesturing.

<sup>22</sup> Bij een waterstand van NAP + 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand beneden NAP + 0,50 m. is.

<sup>23</sup> Bij een waterstand van NAP of zoveel minder als de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP.

<sup>24</sup> Bij een waterstand NAP + 7,70 m of zoveel minder als de waterstand bij sluis Heumen aan de Maaszijde lager is dan NAP + 7,70 m.

<sup>25</sup> Bij een waterstand van NAP –0,40 m of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,40 m

<sup>26</sup> Schepen of duwstellen langer dan 110 m moeten zijn uitgerust met een actieve kopbesturing.

<sup>27</sup> Bij een waterstand van NAP +0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand beneden NAP + 0,50 m.

#### **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. de Nieuwe Merwede;
6. de Dordtsche Kil;
7. het tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
8. de Nieuwe Maas;
9. de Nieuwe Waterweg;
10. de Maasmond;
11. het Calandkanaal;
12. het Beerkanaal;
13. het Hartelkanaal;
14. de Schelde-Rijnverbinding;
15. het Kanaal door Zuid-Beveland;
16. het Veerse Meer;
17. de tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwaters van het Volkerak, de Zuid-Vlije, het Krammer, het Keeten, het Mastgat en het Zijpe;
18. van de Oosterschelde: het Engelsche Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije en het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije;
19. het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;
20. het Julianakanaal;
21. het Kanaal Wessems-Nederweert;
22. de Noordervaart;
23. het Kanaal Zutphen-Enschede met het Zijkanaal naar Almelo;
24. het Zwolle-IJsselkanaal;
25. het Meppelerdiep;
26. de Hollandsche IJssel;
27. de gekanaliseerde Hollandsche IJssel;
28. het Amsterdam-Rijnkanaal;
29. het Lekkanaal;
30. het Merwedekanaal (benoorden de Lek)
31. de Binnen- en Buitenhaven te Stellendam;
32. het betonde vaarwater in het IJsselmeer, Markermeer en de Gouwzee;
33. het betonde vaarwater in de Randmeren;
34. het Buiten-IJ;
35. het Afgesloten-IJ;
36. de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen- en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
37. de Zijkanalen B, C, D, E, G en H; Zijkanaal G slechts over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal;
38. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
39. de Veerhaven te Terneuzen;
40. het Maas-Waalkanaal;
41. het Kanaal van Sint Andries;
42. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
43. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
44. de Zuid-Willemsvaart;
45. de Maas;
46. de Bergsche Maas;
47. het Wilhelminakanaal;
48. het Markkanaal;
49. de Gekanaliseerde Dieze;
50. de Donge;
51. het Krabbersgat;
52. het Oostvaardersdiep;
53. het Noordzeekanaal;
54. de Overijsselse Vecht;
55. de Geldersche IJssel, met inbegrip van de daarbij behorende oude rivierarmen en aangetakte zijwateren, voorzover in beheer bij het Rijk;

56. het Keteldiep;
57. het Zwarte Water.
- b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vijfde lid, zijn:
  1. het Oostvaardersdiep;
  2. het Veerse Meer.

#### **BIJLAGE 15. Kleine schepen**

- a. 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 Pannerdensch Kanaal;
  18. de Neder-Rijn tot kvr 886;
  19. de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;
  20. het Amsterdam-Rijnkanaal;
  21. het Lekkanaal;
  22. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
  23. het Afsloten-IJ;
  24. de Nieuwe Maas;
  25. de Nieuwe Waterweg;
  26. de Maasmond;
  27. het Calandkanaal;
  28. het Beerkanaal;
  29. de Koningshaven;
  30. het Zuiddiepje;
  31. het betonde hoofdvaarwater van de Nieuwe Merwede;
  32. het betonde hoofdvaarwater van het Hollandsch Diep;
  33. de Veerhaven te Terneuzen.
- b. de vaarwegen, bedoeld in artikel 9.04, zesde lid, zijn:
  1. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
  2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal en het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
  3. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
  4. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
  5. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluisen;
  6. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;

7. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan;
8. de Boven-Merwede;
9. de Beneden-Merwede;
10. de Nieuwe Merwede;
11. het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
12. het Volkerak;
13. het Zuid-Vlije;
14. de Krammer;
15. het Mastgat;
16. het Keeten;
17. de Oosterschelde;
18. het Amsterdam-Rijnkanaal;
19. het Lekkanaal.

#### **BIJLAGE 16. Zeilplanken**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.05, eerste lid, zijn:

1. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
2. de Gekanaliseerde Maas te Maastricht van kmr 8,800-12,000;
3. het Maas-Waalkanaal;
4. de Gekanaliseerde Maas benedenstrooms van Maasbracht tot aan het splitsingspunt met de voorhaven van de sluis te Heumen, met uitzondering van het gedeelte van de sluis te Linne tot de sluis nabij Roermond;
5. de Bergsche Maas;
6. het betonde vaarwater van de Nieuwe Merwede;
7. het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
8. de Schelde-Rijnverbinding;
9. het Kanaal door Zuid-Beveland;
10. het Brabantsche Vaarwater;
11. de Witte Tonnen Vlije;
12. het betonde vaarwater van: het Volkerak, het Zuid-Vlije, de Krammer, het Zijpe, het Mastgat en het Keeten;
13. de Oosterschelde tussen Wemeldinge en de zuidelijke inloop van het Brabantsche Vaarwater;
14. de Lek vanaf de bovenstroomse zijde van het splitsingspunt met het Lekkanaal;
15. de Hollandsche IJssel benedenstrooms van de voorhaven van de Julianasluis;
16. de Buiten-, Voor- en Binnenhavens behorende bij de sluizen in de Afsluitdijk;
17. het Krabbersgat;
18. het Oostvaardersdiep;
19. de Dordtsche Kil;
20. de Beneden-Merwede;
21. de Boven-Merwede;
22. het Lekkanaal;
23. het Amsterdam-Rijnkanaal;
24. de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;
25. de Oude Maas;
26. de Noord.

#### **BIJLAGE 17. Manoeuvrerbaarheid van schepen en samenstellen**

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, eerste lid, zijn:

1. het Hartelkanaal;
2. de Nieuwe Maas;
3. de Oude Maas;

4. de Dordtse Kil;
  5. het Hollandsch Diep;
  6. de Nieuwe Merwede;
  7. de Beneden-Merwede;
  8. de Boven-Merwede;
  9. de Amer.
- b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, derde lid, zijn:
1. de Schelde-Rijnverbinding;
  2. het Kanaal door Zuid-Beveland;
  3. het Veerse Meer;
  4. het Brabantsche Vaarwater;
  5. de Witte Tonnen Vlije;
  6. het Afgesloten-IJ;
  7. het Buiten-IJ.
- c. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, vierde lid, zijn:
1. de Twenthekanalen;
  2. het Zwolle-IJsselkanaal;
  3. het Meppelerdiep, vanaf het Zwarte Water tot aan de Kaapbrug;
  4. het Zwarte Water;
  5. het Zwolsche Diep;
  6. het Zwanendiep;
  7. het Ramsdiep;
  8. de Geldersche IJssel;
  9. het Keteldiep.
- d. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, vijfde lid, zijn:
1. de Maas, tussen km 67,7 en km 226,50;
  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.

#### **BIJLAGE 18. Varend bunkeren**

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.08, zijn:

1. de Waddenzee;
2. de Oosterschelde (met inbegrip van de Zandkreek), het Keeten, het Mastgat, het Zijpe en het Krammer bewesten de Krammersluizen.

#### **ARTIKEL III**

A

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993, op artikel 4, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en op artikel 1.01, onderdeel C, 3° en 4°, van het Binnenvaartpolitiereglement.

B

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 op artikel 13, eerste lid, van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en op artikel 8.06, eerste en tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

C

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling radarinstallaties en bochtaanwijzers 1995 op artikel 4, eerste, tweede en derde lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en op de artikelen 6 en 19 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen.



D

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 juli 1985, RRV 28332 (Stcrt. 1985, 148), op artikel 6.28b, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartpolitie­reglement.

E

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust een op grond van artikel 4A.01, zesde, respectievelijk zevende lid, verleende ontheffing, op artikel 4.05, zesde, respectievelijk zevende lid, van het Binnenvaart­politie­reglement.

F

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust een bestemming van een ligplaats als bedoeld in artikel 6.31, derde lid, op artikel 6.31, eerste lid, van het Binnenvaartpolitie­reglement.

G

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust een op grond van artikel 6.32, tweede lid, verleende ontheffing voor een niet-vrijvarende veerpont, op artikel 6.32, eerste lid, van het Binnenvaartpolitie­reglement.

#### **ARTIKEL IV**

A

Het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet wordt gewijzigd als volgt:

In artikel 6, wordt «artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartpolitie­reglement» telkens vervangen door: artikel 4.06, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartpolitie­reglement.

B

Het Binnenschepenbesluit wordt gewijzigd als volgt:

In Bijlage II van het Binnenschepenbesluit: Technische regelen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten, wordt in de artikelen 6.10, achtste lid, en 8.04, vijfde lid, «bedoeld in artikel 3.44 van het Binnenvaart­politie­reglement (Stb. 1983, 682)» telkens vervangen door: bedoeld in artikel 3.32, eerste lid, van het Binnenvaartpolitie­reglement.

C

Het Transactiebesluit 1994, Bijlage bedoeld in artikel 3 van het Transactiebesluit 1994, wordt gewijzigd als volgt:

1. In het kopje boven feitnummer W 500 a, wordt in de kolom «Artikel» «8.05 BPR» vervangen door: 8.04 BPR.

2. In het kopje boven feitnummer W 501 a, wordt in de kolom «Artikel» «8.05», vervangen door: 8.04.

3. In feitnummer W 514, wordt in de kolom «Artikel» «8.04», telkens vervangen door: 8.05.

4. In feitnummer W 516, wordt in de kolom «Artikel» «8.04», vervangen door: 8.05.

5. In feitnummer W 518, wordt in de kolom «Artikel» «8.04», vervangen door: 8.05.

6. In feitnummer W 528, wordt in de kolom «Artikel» «8.06 lid 1», vervangen door: 8.06 lid 2.

7. In het kopje boven feitnummer W 530 a, wordt in de kolom «Artikel» «8.06 lid 2 BPR», vervangen door 8.06 lid 3 BPR.

8. In het kopje boven feitnummer W 065 a, wordt in de kolom «Artikel» «6.02 lid 3 BPR», vervangen door: 8.06 lid 1 BPR.

9. In feitnummer W 150, wordt in de kolom «Artikel» «1.09 lid 1 BPR», vervangen door: 1.09 lid 1 b BPR.

10. In feitnummer W 152, wordt in de kolom «Artikel» «1.09 lid 4 BPR», vervangen door: 1.09 lid 1 a BPR.

11. In feitnummer W 156, wordt in de kolom «Artikel» «1.11 BPR», vervangen door: 1.11 lid 1 BPR.

12. In feitnummer W 160, wordt in de kolom «Artikel» «9.05 BPR» vervangen door: 9.05 lid 1 BPR.

13. In feitnummer W 170, wordt in de kolom «Artikel» «6.08 sub 2 BPR», vervangen door: 6.08 aanhef en onder a BPR.

D

Het Besluit Justitiële gegevens wordt gewijzigd als volgt:

In artikel 4, tweede lid, onderdeel k, wordt «artikel 6.02, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement», vervangen door: artikel 8.06, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

## **ARTIKEL V**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2004.

## **ARTIKEL VI**

Artikel III, de onderdelen A en C, van het Besluit van 27 augustus 2004, houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (Stb. 437), treedt in werking direct na het tijdstip van inwerkingtreding van het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

## **ARTIKEL VII**

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

<sup>1</sup> IMDG-code: International Maritime Dangerous Goods Code.

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 Staatscourant van 14 december 2004, nr. 241.

## **ARTIKEL VIII**

Dit besluit wordt aangehaald als: Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement.

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

's-Gravenhage, 17 november 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *dertigste* november 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## Algemeen deel

### 1. Inleiding

Het ontwerp van het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaart-politiereglement bevat een aanzienlijk aantal wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Nadat dit reglement gedurende de meer dan 20 jaar dat het van kracht is geweest reeds bij acht wijzigingsbesluiten was aangepast, heeft thans nog eens een evaluatie ervan plaatsgevonden. Er is geen aanleiding gevonden tot het aanbrengen van veel inhoudelijke wijzigingen. De meeste aanpassingen betreffen de systematiek, de presentatie en de redactie en hebben tot doel de gebruikersvriendelijkheid van het BPR te verhogen. De noodzaak hiertoe is gebleken uit overleg met vertegenwoordigers van zowel het varend bedrijfsleven als van de recreatievaart.

De operatie die hiertoe noodzakelijk was heeft vooral gevolgen gehad voor de presentatie van de vaarregels (hoofdstuk 6 van het BPR). Hierbij is nu zoveel mogelijk uitgegaan van het beginsel, dat voor iedere soort vaarregel elke categorie verkeersdeelnemer de voor hem toepasselijke regel moet kunnen vinden zonder verwijzingen of juridische interpretatie. Uit bovengenoemd overleg dat over het ontwerp heeft plaatsgevonden is gebleken, dat het ontwerp in deze opzet is geslaagd.

Voorzover sprake is van inhoudelijke wijzigingen komen deze veelal voort uit de ontwikkelingen in de binnenvaart. Hierbij is dan meestal aansluiting gezocht bij recente wijzigingen van het Rijnvaart-politiereglement 1995 (RPR), gezien de leidende rol van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bij de internationale besluitvorming ten aanzien van de gevolgen van de bedoelde ontwikkelingen voor de scheepvaartreglementering. Onder meer wordt in het BPR aangesloten bij een aantal definitieve wijzigingen in het RPR, zoals deze laatstelijk door de CCR zijn vastgesteld bij resolutie van 28 november 2002 (protocol 2002-II-16).

Terwijl het BPR, evenals het RPR, in beginsel gebaseerd blijft op de aanbevelingen van de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties, in casu de «Code européenne des voies de navigation intérieure» (CEVNI), is in het belang van een goede leesbaarheid van met name de vaarregels de tekstuele indeling van het BPR overeenkomstig de CEVNI op sommige punten losgelaten.

Ter uitvoering van artikel 52, eerste en tweede lid, van de Scheepvaart-verkeerswet werd een voorontwerp van het onderhavige besluit (met nota van toelichting) bekendgemaakt in de Staatscourant van 24 november 2003, nr. 227. Van deze bekendmaking is mededeling gedaan aan de Staten-Generaal. Op deze bekendmaking (de zogenaamde voorhang-procedure) is van de zijde van het bedrijfsleven en door andere belanghebbenden uitgebreid gereageerd.

Een groot aantal van de gemaakte opmerkingen betroffen inhoudelijke wijzigingen en verbeteringen van ondergeschikte aard, alsmede de redactie van de verschillende wijzigingsteksten. Een aantal van de betreffende voorstellen zijn in het gewijzigde ontwerp overgenomen. Hiernaast zijn enkele opmerkingen van meer fundamentele aard ontvangen. Hierbij een kort overzicht.

### *Definitie van groot en klein schip*

In de gepubliceerde versie (art. 1.01, onder A, 4°) werd ernaar gestreefd om de voor de verkeersordering essentiële begrippen «groot schip» en «klein schip» zodanig te formuleren dat de herkenbaarheid van enkele categorieën zou worden verbeterd. Dit betreft een tweetal uitzonderingen op het lengte criterium van 20 m, en wel sleepboten en passagiersschepen die hoewel korter dan 20 m toch als een groot schip moeten worden beschouwd. In het geval van de sleepboot was het aanvankelijke voorstel om de eveneens gewijzigde definitie in het RPR te volgen. Deze maakte de status van groot schip afhankelijk van de vermelding in het certificaat van onderzoek dat het slepen dan wel duwen of langszijde vastgemaakt meevoeren was toegestaan. Voor het BPR is in het gewijzigde ontwerp op aandringen van belanghebbenden gekozen voor het criterium dat de betreffende sleepboot daadwerkelijk sleept enz., hetgeen voor andere verkeersdeelnemers gemakkelijk is te constateren. Wat betreft het passagiersschip met een lengte van minder dan 20 m was het voorstel om deze niet langer als een groot schip te beschouwen. Naar aanleiding van de gemaakte bezwaren is echter besloten een dergelijk passagiersschip toch als een groot schip te blijven beschouwen, maar om voor deze categorie als dagteken het voeren van een gele ruit voor te schrijven, welk teken ook in het RPR is voorzien. Aldus wordt de herkenbaarheid als groot schip verbeterd.

### *Snelle schepen*

In het gepubliceerde ontwerp (art. 1.01, onder A, 5°) was het criterium voor de status van «snel schip» gelegd bij het vermogen sneller te kunnen varen dan 30 km/h. Dit kwam overeen met de tot dusver in het BPR gehanteerde regeling. Inmiddels is in het RPR een definitieve regeling voor het varen met snelle schepen in het internationale verkeer vastgesteld waarbij het onderhavige ontwerp in beginsel bedoelt aan te sluiten. Hierin wordt een snelheidscriterium van 40 km/h vastgesteld en behoort onder meer ook de verplichting van een dubbele bezetting van de bemanning in het stuurhuis. Hieraan blijken een aantal van de in Nederland varende, tot dusver als snelle schepen beschouwde passagiersdiensten niet te kunnen voldoen. Mede op grond hiervan is besloten het ontwerp in die zin te wijzigen dat volledig bij de internationale regeling wordt aangesloten, met inbegrip van het snelheidscriterium van 40 km/h. De verplichting van een dubbele bezetting van de bemanning in het stuurhuis is vastgelegd in art. 1.09, tweede lid. Tegen deze aanpassing is weer bezwaar gemaakt door een deel van het bedrijfsleven dat het huidige criterium van 30 km/h wil handhaven. Toch is besloten de wijziging met inbegrip van het snelheidscriterium van 40 km/h vast te stellen, vooral aangezien daarmee de uniformiteit met hetgeen internationaal is overeengekomen is verzekerd. Voor de conventionele vaart wordt de herkenbaarheid van een snel schip verzekerd door het sein van een dubbel geel snel flikkerlicht dat met dat doel verplicht is gesteld.

### *Direct uitzicht vanuit het stuurhuis*

In het gepubliceerde ontwerp (art. 1.07, tweede lid – nieuw) was een nieuwe regeling van het RPR inzake het zicht naar voren vanuit het stuurhuis overgenomen. Deze regeling komt er op neer dat indirect zicht naar voren via hulpmiddelen slechts in uitzonderingstoestanden, zoals het doorvaren van een brug of sluis, is toegestaan. Hiertegen is door een deel van het bedrijfsleven dat hoge ladingen vervoert bezwaar gemaakt, aangezien de betreffende schepen hieraan slechts zouden kunnen voldoen wanneer zij zouden zijn uitgerust met een hefbaar stuurhuis, dan wel wanneer zij een dergelijke lading niet meer zouden vervoeren. Besloten is

om deze wijziging in het BPR nog niet vast te stellen, omdat de regeling voor de Rijn in het RPR nog slechts de status van tijdelijke wijziging heeft en voorts het internationale bedrijfsleven in de CCR heeft aangekondigd over deze regeling nog nader overleg te willen voeren. Dit overleg zal worden afgewacht alvorens ten aanzien van het BPR een definitieve beslissing te nemen.

## **2. Administratieve lasten**

De consequenties voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven van de onderhavige wijzigingen worden geacht beperkt te blijven tot de noodzaak voor de betrokkenen om hiervan kennis te nemen. Het bestuderen van het totaal van de wijzigingen via op dit punt speciaal uit te geven informatiemateriaal en de vakliteratuur wordt verwacht maximaal 15 minuten per schip te vragen. Uitgaande van een gemiddeld uurloon van ongeveer € 50 en een aantal betrokken Nederlandse binnenschepen van circa 9000 zouden de administratieve lasten dan circa € 12.500 bedragen. Van de individuele wijzigingen wordt, tengevolge van een gelijkschakeling van het BPR met het reeds van kracht zijnde RPR 1995, geen structurele toename van andere administratieve lasten verwacht.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft medegedeeld, dat het onderhavige dossier niet geselecteerd zal worden voor een z.g. Actaltoets.

## **3. Bedrijfseffecten**

Naar verwacht zullen de onderhavige wijzigingen, behalve de onder 2 vermelde administratieve lasten, geen verdere effecten voor het bedrijfsleven met zich meebrengen.

## **4. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel I*

#### *Onderdeel B*

In artikel 2, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit wordt wat het toepassingsgebied van het BPR betreft aangegeven welke wateren daarvan zijn uitgezonderd, omdat daarvoor een internationaal regime geldt. In deze opsomming was verzuimd de Nederlandse gedeelten van de Gemeenschappelijke Maas te vermelden. Deze fout wordt nu hersteld. Het regime aldaar wordt beheerst door de Belgisch-Nederlandse scheidingsverdragen en in het bijzonder door de Overeenkomst tussen Nederland en België tot regeling van het scheepvaartverkeer en de recreatie op de Gemeenschappelijke Maas (Trb. 1993, 93), waarbij tevens de tekst van het overeengekomen scheepvaartreglement is gevoegd. Voor de Nederlandse gedeelten is het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas vastgesteld (Stb. 1994, 340) dat op 1 mei 1994 in werking is getreden. Voor de Belgische gedeelten is dit reglement vastgesteld bij wet van 15 maart 2002 en in werking getreden op 1 februari 2003.

Door de verschillende wijzigingen in het BPR dienden de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 2, derde lid, van het Vaststellingsbesluit te worden aangepast.

#### *Onderdeel C*

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als

gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMAT-richtlijn).

#### *Onderdeel D*

In artikel 5, tweede lid, van het Vaststellingsbesluit zijn verwijzingen ingevoegd naar de artikelen 1.10, vierde lid, en 1.20 van het BPR. De verwijzing naar 4.05, zesde lid, is gewijzigd in een verwijzing naar artikel 6.19, zesde lid.

#### *Onderdeel E*

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 7a van het Vaststellingsbesluit aangepast.

#### *Artikel II*

In dit artikel worden de verschillende wijzigingen en aanvullingen vastgesteld die in de delen I en II en in de bijlagen van het BPR zijn aangebracht.

#### *Artikel 1.01*

In dit artikel is in de eerste plaats de indeling van de verschillende definities gewijzigd. Gekozen is voor een nummering met letters en cijfers, zijnde tevens een indeling in groepen aan de hand van een aantal hoofdonderwerpen. Artikel 1.01 van het BPR krijgt nu de groepen A. Typen schepen, B. Samenstellen, C. Lichten en geluidsseinen en D. Overige begrippen.

De volgende definities zijn nieuw dan wel vernieuwd ten opzichte van het bestaande BPR, in de nieuwe nummering:

A, 3°. *groot schip*. Deze definitie vereenvoudigt de tekst van het BPR op diverse plaatsen.

A, 4°. *klein schip*. Onder de uitzonderingen op de categorieën schepen die korter zijn dan 20 m en toch «groot schip» zijn, is «een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren» vervangen door het thans gedefiniëerde begrip «passagiersschip». In aansluiting bij het RPR wordt nu tevens als dagteken voor passagiersschepen korter dan 20 m de gele ruit (artikel 3.15 van het RPR) geïntroduceerd. De omschrijving van de sleepboot, die ook als hij korter is dan 20 m toch als groot schip wordt aangemerkt, is gewijzigd in «een schip dat een groot schip sleept, assisteert, duwt of langszijde vastgemaakt meevoert». Dit heeft ten doel de voor recreatiedoeleinden gebruikte sleepboten niet onder de uitzondering te doen vallen. Het gevolg is voorts dat professionele sleepboten die korter zijn dan 20 m geen groot schip zijn, wanneer zij niet slepen enz. Dit wordt in de praktijk niet als een probleem gezien.

A, 5°. *snel schip*. De normsnelheid wordt in het BPR thans gebracht op 40 km per uur. In het RPR (en in het CEVNI) is eveneens gekozen voor de categorie schepen die sneller kunnen varen dan 40 km per uur. Op de BPR wateren komen weliswaar een aantal passagiersdiensten voor die minder snel varen dan 40 km per uur, maar die uiterlijk sterk overeenkomen met snelle schepen. Tot problemen ten opzichte van de echte «snelle schepen» kan dit niet leiden, aangezien voor de overige vaart de verplichte seinvoering (artikel 3.08, vierde lid) bepalend is. Anders dan in de overeenkomstige definitie in het RPR worden de daar als voorbeeld aangegeven categorieën («een draagvleugelboot, een luchtkussenvaarttuig

of een motorschip met meervoudige romp») niet in de nieuwe BPR definitie vermeld. Er wordt hierbij rekening gehouden met de mogelijkheid dat schepen van andere typen worden ontwikkeld die meer dan 40 km/h kunnen varen.

A, 7°. *zeegaand schip*. Dit betekent een aanzienlijke vereenvoudiging ten opzichte van de definitie z (oud), «een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat: een schip dat, nadat het van zee is gekomen dan wel alvorens het naar zee vertrekt, deelneemt aan de scheepvaart op één der in artikel 10.01 genoemde vaarwegen». De desbetreffende vaarwegen zijn thans in de bijlage 11 vermeld.

A, 12°. *drijvend werktuig*. Deze definitie is vereenvoudigd, zonder dat de betekenis van dit begrip in het BPR is gewijzigd.

A, 17°. *snelle motorboot*. In deze definitie wordt nu verduidelijkt, dat de snelheid ten opzichte van het water geldt.

B, 2°. *sleep* wordt nu als categorie van het begrip *samenstel* gedefinieerd.

C, 6°. *snel flikkerlicht*. Hier wordt als toepassingsmogelijkheid het zwaailicht geïntroduceerd. Dit heeft niet het karakter van een flikkerlicht, aangezien er daarbij geen donkere periode is en het licht wordt getoond door middel van een roterende spiegel. Voorts wordt het aantal flikkeringen verhoogd van 100 tot 120 naar 100 tot 150 flikkeringen per minuut, waarbij met de verschillende uitvoeringen van dergelijke lichten rekening is gehouden.

D, 3° en 4°. *stilliggend* en *varend*. In de oude definities «stilliggend schip of drijvend voorwerp» en «varend schip of drijvend voorwerp» werd de categorie drijvende inrichting gemist. De nieuwe definities vermijden dit en zijn eenvoudiger.

D, 9°. *vaarbevoegdheidsbewijs*. Dit begrip komt een aantal keren voor in het BPR. Beter is het dan om het te definiëren dan het telkenmale te omschrijven.

#### *Artikel 1.01.a*

Dit artikel is ingevoegd bij Besluit van 27 augustus 2004, houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (Stb. 2004, 437). Het artikel is door middel van de onderhavige wijziging verplaatst naar het Vaststellingsbesluit Binnenvaart-politiereglement (artikel IA).

#### *Artikel 1.02*

In dit artikel is allereerst de titel gewijzigd. Werd in het verleden vrijwel alleen uitgegaan van een verantwoordelijkheid van de schipper voor de naleving van het BPR, inmiddels was hieraan reeds de nodige uitbreiding gegeven zoals voor de exploitant en de wachtsman van een schip. De titel «De schipper» was dus enigszins misleidend geworden en wordt gewijzigd in: Verantwoordelijkheid voor de naleving van het reglement.

Voorts wordt in een nieuw vierde lid de verplichting ingevoerd, dat de schipper tijdens de vaart aan boord moet zijn en dat de schipper van drijvend werktuig in bedrijf, dat stilligt, eveneens het schip niet mag verlaten. De eerstgenoemde verplichting heeft met name betrekking op radiografisch bestuurde vaartuigen waarmee derhalve niet op de voor het openbaar verkeer openstaande wateren mag worden gevaren. Het RPR kent een identieke bepaling.



Het nieuwe vijfde lid komt overeen met het oude vierde lid. Er zijn echter enkele bepalingen van het BPR toegevoegd, zoals 1.18, 2.01 en 2.02 voor de exploitant en 6.31, eerste lid, 7.01, vierde lid, en 7.04, derde lid, voor de wachtsman.

#### *Artikel 1.07*

In dit artikel wordt een nieuw derde lid toegevoegd dat een regeling bevat voor de controle van de stabiliteit van schepen die containers vervoeren. Ook deze bepaling is gelijk aan die in het RPR (protocol 2002-II-16).

#### *Artikel 1.09*

In het nieuwe eerste lid zijn het oude eerste en tweede lid samengevoegd in een overzichtelijker redactie. In het oude tweede lid, onder a, was het snelheids criterium van 12,964 km per uur vermeld, overeenkomende met 7 zeemijlen per uur. Dit is thans vereenvoudigd tot 13 km per uur.

Het nieuwe tweede lid geeft een regeling voor het besturen van een snel schip. Dit voorschrift komt overeen met hetgeen voor de Rijn in het RPR wordt voorgeschreven (laatstelijk protocol 2002-II-16), zij het met verwijzing naar het Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs in plaats van naar het Rijnpatent.

#### *Artikel 1.10*

In het eerste lid zijn verschillende onderdelen aangepast.

Onder b is de verwijzing naar vindplaatsen in het ADNR aangepast aan het geheel vernieuwde ADNR. Het is gelijk aan 1.10, eerste lid, onder t, RPR.

Onderdeel d is in overeenstemming gebracht met het Reglement radarpatenten. Het is gelijk aan 1.10, eerste lid, onder h, RPR.

Onderdeel e is aangepast aan de nieuwe indeling van het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

Onderdeel f noemt de vergunning voor de marifoon die op grond van de Telecommunicatiewet was vereist bij de naam en is gelijk aan 1.10, eerste lid, onder l, RPR. Daarbij komt in een nieuw onderdeel g het marifoon bedieningscertificaat. Dit wordt voorgeschreven in de bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart. In het RPR is dit onderdeel k.

Onderdeel i heeft dezelfde strekking als het oude onderdeel h, maar vermijdt in de redactie de verwijzing.

Onderdeel j is nieuw en een gevolg van het nieuwe artikel 1.07, derde lid.

Als onderdeel k is het registratiebewijs snelle motorboot toegevoegd. De verplichting dit aan boord te hebben staat in artikel 8.01, tweede lid.

In het tweede en derde lid is de verwijzing naar het eerste lid, onder g, gewijzigd in een verwijzing naar onderdeel h.

Het nieuwe vierde lid komt overeen met artikel 1.10, tweede lid, zoals dit luidde voor de wijziging bij het besluit van 17 december 1997, Stb. 726 (artikel XI, onder B), waarbij dat lid was vervallen. De hieraan ten grondslag liggende gedachte, dat de Algemene wet bestuursrecht (Awb), eventueel juncto artikel 184 Wetboek van Strafrecht, deze materie voldoende regelt, is in de praktijk niet houdbaar gebleken. Er zijn sindsdien rechterlijke uitspraken gevolgd waarbij het element «opzettelijk» dat voor een veroordeling op artikel 184 Wetboek van Strafrecht noodzakelijk is, niet bewezen kon worden. Zie voorts de toelichting bij artikel 1.20.

#### *Artikel 1.11*

In het eerste lid wordt nu uitdrukkelijk het aan boord hebben van een elektronische versie van het BPR toegestaan, zoals dit ook in het RPR is geschied.

#### *Artikel 1.20*

Het nieuwe artikel 1.10, vierde lid, en het nieuwe artikel 1.20 komen overeen met respectievelijk artikel 1.10, tweede lid, en artikel 1.20 zoals deze bepalingen luiden voor de wijziging bij het besluit van 17 december 1997, Stb. 726 (artikel XI, onder C), waarbij zij waren vervallen.

Bij die gelegenheid (derde tranche Awb) is overwogen dat aan bepalingen in het BPR ter verzekering van medewerking aan toezichthoudende ambtenaren niet langer behoefte zou bestaan na de invoering van met name artikel 5:20 Awb, op grond van welke bepaling een medewerkingsplicht voor de schipper bestaat, teneinde controle mogelijk te maken. In de praktijk is sindsdien echter gebleken dat dit regelmatig tot problemen leidt, met name wanneer een schip op verzoek van de betreffende ambtenaren niet stopt. Wel staat aan opsporingsambtenaren naast artikel 5:20 Awb ook artikel 184 Wetboek van Strafrecht ter beschikking. In dat geval dient echter opzet aanwezig te zijn, hetgeen meestal moeilijk is aan te tonen. Geconcludeerd is dat zowel algemene als buitengewone opsporingsambtenaren bij de controle op de naleving van het BPR sterk behoefte hebben aan het wederom kunnen beschikken over de vervallen bepalingen. Bij de onderhavige wijziging worden zij weer in het BPR ingevoegd. De rechtsgrondslag voor de strafbaarstelling is derhalve wederom te vinden in artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet juncto artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement.

#### *Artikel 1.21*

Het eerste lid is redactioneel in die zin gewijzigd, dat in de eerste plaats het begrip bijzonder transport duidelijk wordt bepaald. Voorts maakt de tekst duidelijk, dat een bijzonder transport, voorzover het een schip of samenstel is, mogelijk wel zelf kan varen. In de oude tekst werd slechts van het slepen of assisteren daarvan uitgegaan. Het zelfstandig varen als bijzonder transport is aldus thans ook vergunningplichtig geworden. Het vergunnings- of toestemmingsvereiste is nu duidelijk in het tweede lid verwoord. Het artikel komt nu geheel overeen met de overeenkomstige bepaling in het RPR, die overigens ook in het CEVNI voorkomt, zij het dat de materie in het RPR in één lid is samengebracht.

#### *Artikel 1.23*

In het eerste lid is het uitvoeren van werkzaamheden in de vaarweg toegevoegd als activiteit die bij de bevoegde autoriteit moet worden gemeld. Dit betreft werkzaamheden waar op zichzelf geen vergunning vereist is, maar waardoor de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart kan worden beïnvloed.

In het tweede lid is met name het gevaar voor het vlotte verloop van de scheepvaart toegevoegd als belang in verband waarmee toestemming van de bevoegde autoriteit vereist is. Voorts wordt formeel de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit geopend om aan een toestemming voorwaarden te verbinden.

### *Artikel 2.01*

In de aanhef van het eerste lid wordt nu «groot schip» gebruikt. Hiermee kan het derde lid vervallen.

### *Artikel 2.02*

In het eerste lid, onder a, wordt onder de mogelijke kentekens voor een klein schip nu ook het registratieteken voor een snelle motorboot vermeld. De verplichting tot het voeren van dit teken is in artikel 8.02 geregeld. Een snelle motorboot hoeft nu reglementair echter niet ook nog eens een ander kenteken te voeren.

### *Indeling van hoofdstuk 3*

Het bestaande hoofdstuk 3 was, behalve in artikelen, verdeeld in afdelingen en paragrafen. Met name de onderverdeling in paragrafen wordt thans als verouderd beschouwd en draagt niet bij aan een beter begrip van het hoofdstuk. Als gevolg hiervan wordt de titel van afdeling II gewijzigd, de aanduiding van paragraaf II B vervangen door afd. III, wordt afdeling III afdeling IV en vervalt de aanduiding van de oude afdeling IV.

De indeling wordt thans als volgt:

Afdeling I Algemene bepalingen (artikelen 3.01 t/m 3.07)

Afdeling II Tekens tijdens het varen (artikelen 3.08 t/m 3.19)

Afdeling III Tekens tijdens het stilliggen (artikelen 3.20 t/m 3.26)

Afdeling IV Bijzondere optische tekens (artikelen 3.27 t/m 3.38).

### *Artikel 3.01*

In het derde lid wordt nu ook artikel 3.25 van toepassing verklaard op vastgevaaren schepen enz.

Het oude vijfde lid, dat bepaalt dat kleine duwstollen de verlichting van een alleenvarend schip moeten voeren, is verplaatst naar artikel 3.10.

Als nieuw vijfde lid wordt opgenomen, dat bij het doorvaren van een kunstwerk de tekens lager mogen worden gevoerd. Deze bepaling werd voorheen in verschillende artikelen herhaald en gaat nu algemeen gelden.

### *Artikel 3.01a*

In de definities van toplicht, boordlichten en heklicht wordt ten aanzien van de boog van de horizon waarover deze lichten zichtbaar moeten zijn nu gepreciseerd dat ze bovendien uitsluitend over deze boog zichtbaar mogen zijn. Aldus wordt het «overschijnen» van het navigatielicht tegengegaan.

### *Artikel 3.02*

In het tweede lid, onder a, is de verwijzing naar het gewijzigde artikel 1.01 aangepast.

### *Artikel 3.03 en artikel 3.04*

In deze artikelen wordt telkens een vierde lid toegevoegd met de criteria waaraan door kleine schepen te voeren dagtekens tenminste moeten voldoen. Weliswaar werd door de formulering van het derde lid van deze artikelen reeds de mogelijkheid gegeven om voorwerpen van kleinere afmetingen te gebruiken, in de praktijk blijkt dit nog al eens zodanig te worden geïnterpreteerd, dat veel te kleine tekens worden gevoerd. In verband hiermee is de redactie van de inleidende zin van het derde lid aangepast.

### *Artikel 3.08*

In dit artikel zijn verschillende wijzigingen aangebracht.

Allereerst wordt nu steeds de term groot schip gebruikt, zodat daardoor al duidelijk is dat het artikel niet voor een klein schip geldt.

Ten aanzien van de plaatsing van de boordlichten wordt in het eerste lid, onder b, nu gepreciseerd, dat deze zich niet meer dan 1 m binnen de buitenzijden van het schip mogen bevinden. Dit geeft een betere garantie voor een goede zichtbaarheid van deze lichten.

Het tweede lid bevatte inzake het tweede toplicht voorheen voor schepen met een lengte van meer dan 110 m de verplichting om dit tweede licht te voeren. Deze verplichting vervalt thans. Het praktisch nut van dit tweede toplicht wordt voor de vaart op de binnenwateren betwijfeld. Tevens kan niet worden ingezien waarom dit voor een alleenvarend schip wel verplicht zou zijn, maar niet voor een duwstel van grote afmetingen. Op de ruime wateren kan het tweede toplicht nog wel zin hebben, zodat het thans facultatief gaat gelden. De formulering van deze bepaling is voorts sterk vereenvoudigd.

In het derde lid komt nu het zeegaand schip, dat nu in de plaats komt van het omslachtige «een schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat».

Het oude vierde lid is in de vorm van een algemene bepaling verplaatst naar artikel 3.01.

Het nieuwe vierde lid inzake de bijzondere lichten voor snelle schepen bezigt nu de term snel schip die thans in artikel 1.01 is gedefinieerd. Voor de gele flikkerlichten wordt verder gespecificeerd dat dit rondom schijnende lichten moeten zijn, een eis die in de huidige bepaling was vergeten.

Als nieuw vijfde lid komt nu het voorschrift inzake de zwarte kegel voor schepen die tegelijkertijd van zeilen en een motor gebruik maken, dat voorheen artikel 3.12, tweede lid, was. Aangezien een dergelijk schip reglementair een motorschip is, wordt de plaatsing in artikel 3.08 juist geacht.

In het aangepaste zesde lid behoeft thans het kleine schip niet meer te worden genoemd. De uitzondering van vissersschepen en loodsboten kan thans zonder beperking worden opgenomen, aangezien in de op deze schepen van toepassing zijnde bepalingen alle voor hun geldende tekens worden vermeld zonder verwijzingen naar artikel 3.08.

### *Artikel 3.09*

In de inleidende zin van het eerste lid wordt allereerst gepreciseerd, dat het van toepassing is op slepen dan wel assistentiesituaties die uit grote schepen bestaan. Aldus kan het oude zevende lid vervallen.

De omschrijving van de voorgeschreven lichten is alleen in die zin aangepast, dat hierin geen verwijzingen naar artikel 3.08 meer voorkomen. Inhoudelijk is er niets veranderd.

Het tweede lid is redactioneel vereenvoudigd, doordat niet meer het dagteken wordt herhaald, doch alleen wordt aangegeven dat in de daar bedoelde formatie op de sleepboten drie toplichten in plaats van twee vereist zijn.

In het derde en vierde lid wordt nu consequent «groot schip» gebruikt. In het vierde lid is de redactie verder in die zin aangepast, dat daarin geen verwijzing naar artikel 3.08 meer voorkomt. In tegenstelling tot het vervallen voor schepen met een lengte van meer dan 110 m van de verplichting een tweede toplicht te voeren, is de verplichting voor een sleep met een lengte van meer dan 110 m om twee toplichten te voeren gehandhaafd, omdat sleepschepen, anders dan de in artikel 3.08, tweede lid, bedoelde schepen, geen boordlichten voeren.

Het oude vijfde lid is vervallen ten gevolge van artikel 3.01, vijfde lid.

In het nieuwe vijfde lid (zesde lid oud) kan de redactie worden vereenvoudigd door het gebruik van «zeegaand schip». Voorts worden nu de vereiste boordlichten volledig omschreven zonder verwijzing naar artikel 3.08 en is tevens het heklicht opgenomen. Volgens de huidige tekst moest dit door een zeeschip wel worden gevoerd, maar moest deze verplichting via interpretatie van het derde, vierde en vijfde lid worden gevonden.

#### *Artikel 3.10*

Het eerste lid, onder b en c, is inhoudelijk niet gewijzigd maar redactioneel in die zin aangepast, dat niet langer wordt verwezen naar de omschrijving van boord- en heklichten in artikel 3.08. In het artikel zijn dus nu de eisen voor de navigatieverlichting voor duwstellen volledig omschreven.

Het oude derde lid is vervallen als gevolg van artikel 3.01, vijfde lid; het oude vierde lid is vernummerd tot derde lid.

Tenslotte is een nieuw vierde lid toegevoegd dat overeenkomt met artikel 3.01, vijfde lid-oud.

#### *Artikel 3.11*

In de aanhef van het eerste lid wordt nu gepreciseerd, dat het alleen van toepassing is op gekoppelde samenstellen bestaande uit grote schepen. Aldus kan het oude vijfde lid, dat de uitzondering voor gekoppelde samenstellen met kleine schepen bevatte, vervallen.

In het eerste lid, onder a, b en c, zijn voorts de omschrijvingen van toplicht, boordlichten en heklicht in die zin aangepast, dat niet langer naar artikel 3.08 wordt verwezen, maar een volledige omschrijving wordt geboden.

In het tweede lid wordt verduidelijkt dat het gaat om grote schepen.

In het derde lid wordt nu eveneens «groot schip» gebruikt en ook «zeegaand schip». Voorts is in dit lid de verwijzing naar artikel 3.08 vervangen door een verwijzing naar het eerste lid van artikel 3.11.

Het oude vierde lid is vervallen als gevolg van artikel 3.01, vijfde lid.

Een nieuw vierde lid wordt toegevoegd dat gekoppelde samenstellen met zeer grote afmetingen (meer dan 140 m lengte) voor de navigatieverlichting gelijkstelt met een duwstel. Eenzelfde bepaling kent het RPR (artikel 3.01, derde lid, onder b). Voor het BPR wordt deze bepaling beter op zijn plaats geacht in artikel 3.11.

#### *Artikel 3.12*

Dit artikel was voorheen niet voor een ieder begrijpelijk geformuleerd. Het gaf aan, dat daarin de lichten voor zeilschepen waren vervat, doch men moest uit het derde lid halen dat het in werkelijkheid alleen om de lichten voor grote zeilschepen ging. Door de definitie van groot schip kan dit euvel nu worden verholpen. Verder moest men ook weer via het derde lid begrijpen, dat de regeling van het oude tweede lid inzake een schip dat tegelijkertijd van zeilen en een motor gebruik maakt wel weer voor een klein schip gold. Thans wordt dit voorschrift voor het voeren van de zwarte kegel zowel in artikel 3.08 voor grote schepen als in artikel 3.13 voor kleine schepen opgenomen. Kleine schepen vinden aldus alle voor hun van toepassing zijnde regels inzake het voeren van lichten en dagtekens in één artikel.

De omschrijving van de lichten voor grote zeilschepen bevat nu niet langer een verwijzing naar artikel 3.08, maar geeft de aan deze lichten te stellen eisen volledig weer.

### *Artikel 3.13*

In het eerste lid was voor de navigatieverlichting van kleine motorschepen slechts de variant voorzien waarbij het toplicht tenminste 1 m hoger dan de boordlichten wordt gevoerd. Dit was het systeem waaraan door de recreatievaart in Nederland de voorkeur werd gegeven. Inmiddels komen echter meer en meer kleine schepen vanaf de Rijn, die zijn uitgerust met het in het RPR voorziene alternatieve systeem, waarbij het toplicht op dezelfde hoogte als de boordlichten wordt gevoerd, de overige binnenwateren op. Aldus ontstaat de behoefte om ook op de nationale vaarwegen over dit alternatief, dat ook in het CEVNI wordt voorzien, te kunnen beschikken. Voor de Rijn wordt het op gelijke hoogte met de boordlichten voeren het meest duidelijk geacht ter onderscheiding van de lichten van een groot schip. In BPR en CEVNI moest het onderscheid worden opgemaakt uit de mindere sterkte van de lichten van een klein schip en uit het kleinere silhouet. Thans wordt ook voor de BPR-wateren deze keuzemogelijkheid geïntroduceerd. De redactie onder b is weer zodanig gekozen, dat niet wordt verwezen naar artikel 3.08, maar een volledige omschrijving wordt gegeven.

In het tweede lid is de snelheidsnorm van 12,964 km per uur, overeenkomende met 7 zeemijlen per uur, evenals in artikel 1.09 vervangen door 13 km per uur.

Het oude zevende lid is vervallen als gevolg van artikel 3.01, vijfde lid.

Als nieuw zevende lid wordt de bepaling toegevoegd die voorheen in artikel 3.12, tweede lid, moest worden gevonden. Zoals reeds bij artikel 3.12 is vermeld, wordt de plaats in artikel 3.13 voor kleine schepen systematisch als de betere beschouwd.

### *Artikel 3.14*

In het eerste tot en met derde lid en het zevende lid zijn de verwijzingen naar het herziene ADNR aangepast. Tevens is de redactie enigszins aangepast.

### *Artikel 3.15*

Dit artikel werd tot nu toe aangeduid als «niet overgenomen» waarmee werd aangegeven dat dit een bepaling betrof die wel in het CEVNI en het RPR voorkomt. Met de gele ruit wordt door passagiersschepen, die korter dan 20 m zijn en op grond van de definitie van «klein schip» wel als groot schip moeten worden aangemerkt, aangegeven dat zij de status van groot schip hebben. Aldus wordt mogelijke onduidelijkheid welke vaarregels van toepassing zijn weggenomen.

### *Artikel 3.20*

In het eerste en tweede lid wordt telkens «groot schip» gebruikt.

De laatste volzin van het oude tweede lid, waarin enkele uitzonderingen op de plaats van de ankerbol werden gegeven, is vervallen. Hierin wordt voldoende voorzien in het derde lid en in het nieuwe vierde lid.

In het vierde lid zijn nu de stilligbepalingen voor kleine schepen geconcentreerd. Aldus wordt de overzichtelijkheid van de lichten en dagtekens tijdens het stilliggen voor grote en kleine schepen verbeterd.

In het zesde lid zijn de verwijzingen naar de artikelen 3.34, tweede lid, en 3.37 geschrapt. De voorschriften van deze artikelen betreffen alleen varende schepen, zodat bepalingen voor het stilliggen op deze schepen nooit van toepassing kunnen zijn.

### *Artikel 3.27*

Dit artikel is thans, behalve op brandweerboten, ook van toepassing op schepen van toezichthoudende ambtenaren. Dit begrip wordt als te eng ervaren. Het blauwe flikkerlicht wordt gevoerd door schepen van ambtenaren die zowel met toezicht zijn belast alsook een opsporingstaak hebben. Dit wordt in de nieuwe redactie tot uitdrukking gebracht. Voorts is «flikkerlicht» in feite niet altijd in overeenstemming met de praktijk, aangezien dergelijke schepen allemaal zijn uitgerust met zwaailichten. Deze zijn niet in overeenstemming met de in het BPR gebezigde definitie van flikkerlicht. Aan deze definitie is nu een definitie van snel flikkerlicht toegevoegd waaraan de onderhavige lichten wel kunnen voldoen.

### *Artikel 3.28*

Hetzelfde wat ten aanzien van artikel 3.27 is vermeld over het gebruik van flikkerlichten is eveneens van toepassing op de in artikel 3.28 bedoelde gele flikkerlichten. Door de mogelijk te openen hiervoor ook een snel flikkerlicht te gebruiken kan ook door deze schepen met zwaailichten worden gewerkt.

### *Artikel 3.32*

Dit artikel wordt aangepast aan het overeenkomstige artikel in het RPR. De aanpassing dient te verduidelijken dat het aan dek van bepaalde schepen te tonen bord, dat voorheen slechts het rookverbod aangaf, ook betrekking heeft op het verbod om aan boord onbeschermd licht of vuur te gebruiken. Hiermede werd het RPR aangepast aan het ADNR dat een dergelijk verbod reeds bevatte.

### *Artikel 3.34*

In het eerste lid wordt nadrukkelijk vermeld, dat het alleen van toepassing is op varende schepen. Dit om de afbakening van de tekens voor stilliggende drijvende werktuigen (artikel 3.25) beter te accentueren. Verder is verduidelijkt, dat de in artikel 3.34 vermelde tekens zijn te beschouwen als bijkomende tekens bij de in artikel 3.08 vermelde lichten.

Het tweede lid is inhoudelijk vrijwel niet gewijzigd. De laatste alinea wordt echter het nieuwe vierde lid, omdat deze bepaling ook van toepassing is op het nieuw ingevoegde derde lid. Dit nieuwe derde lid geeft de verplichting om, indien de doorvaart aan beide zijden van het schip vrij is zoals dit het geval kan zijn bij het werken met sleephopperzuigers, de tekens voorgeschreven in het tweede lid, onder a, 2°, en onder b, 2°, aan beide zijden te voeren. Dit was reeds de dagelijkse praktijk op sleephopperzuigers, maar de formulering van het huidige tweede lid, dat spreekt over de situatie waarbij de doorvaart niet aan beide zijden vrij is, lijkt dit thans niet toe te laten. Deze wijze van seinvoering bij twee vrije zijden is ook in het Scheepvaartreglement Eemsmonding en het Scheepvaartreglement Westerschelde verplicht gesteld.

Een nieuw vijfde lid is toegevoegd waarin wordt toegestaan, dat beperkt manoeuvreerbare schepen als alternatief de tekens van artikel 3.25 mogen voeren. Hiermee wordt beoogd een praktische oplossing te verschaffen voor zogenaamde zelfzuigende beunschepen. Dit zijn baggerschepen die afwisselend stilliggend werken dan wel zeer langzaam varen. Deze schepen zijn uitgerust met de tekens voorgeschreven in artikel 3.25 en zouden bij de huidige tekst van het BPR, zodra ze varende zijn, de tekens van artikel 3.34 moeten voeren. Dit wordt als bezwaarlijk ervaren. Gemeend wordt, dat de veiligheid niet nadelig wordt beïnvloed, indien deze schepen langzaam varende dezelfde tekens blijven voeren als voorgeschreven voor het stilliggend werken.

#### *Artikel 3.35*

Dit artikel wordt inhoudelijk niet gewijzigd. De laatste volzin vervalt echter. Hierin was een verkapte vaarregel verborgen, die thans wordt vermeld in artikel 6.18, derde lid.

In plaats van slechts de bijzondere tekens te vermelden als bijkomende tekens, wordt in dit artikel aangegeven, dat zij naast de (voor 's nachts) voorgeschreven tekens van artikel 3.08 dienen te worden gevoerd.

#### *Artikel 3.36*

Ook dit artikel is inhoudelijk niet gewijzigd. Echter worden niet alleen de bijzondere tekens als bijkomende tekens vermeld, maar ook, voor des nachts, de overige navigatielichten. Een toplicht als bedoeld in artikel 3.08 behoeft door een loodsboot niet gevoerd te worden. De rondom-schijnende witte en rode lichten komen in plaats van het toplicht. Dit was in de huidige tekst van artikel 3.36 niet te vinden. Daaruit zou kunnen worden opgemaakt, dat zowel het toplicht als de bijkomende lichten moeten worden gevoerd. Dit werd echter uitgesloten door artikel 3.08, zesde lid.

#### *Artikel 3.37*

Het huidige artikel was in beginsel overgenomen van voorschrift 26, litt. b, onder i en ii, en c, van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (de zeeaanvaringsbepalingen), en van het huidige artikel 3.35 van het CEVNI. Bij de huidige regeling in het BPR was allereerst de regeling ten aanzien van het voeren van een toplicht niet duidelijk. In artikel 3.08, vijfde lid, worden vissersschepen van de verplichting tot het voeren van een toplicht uitgezonderd. In artikel 3.37 werd het toplicht voor vissersschepen langer dan 50 m weer verplicht gesteld en voor vissersschepen met een lengte van minder dan 50 m facultatief gesteld. In het nieuw geformuleerde artikel wordt het toplicht alleen nog als facultatieve mogelijkheid gegeven. Op de binnenwateren komen vissersschepen langer dan 50 m niet voor.

Deze regeling wordt voorts aanzienlijk vereenvoudigd, temeer omdat de verschillende methoden van visserij waarop de voorschriften van de zeeaanvaringsbepalingen doelen op de Nederlandse binnenwateren in feite niet voorkomen. In de nieuwe formulering wordt dan ook niet meer gesproken over «een vissersschip dat door het water een treil of ander vistuig voortsleept» en «een vissersschip dat bezig is met de uitoefening van de visserij anders dan bedoeld in het eerste lid», maar over «vissersschip», dat in artikel 1.01, onder A.13, genoegzaam is gedefinieerd. Voorts vervalt het tweede lid, omdat deze wijze van visserij, zoals gezegd, in feite niet op de BPR-wateren voorkomt. Het artikel vermeldt derhalve nu een eenduidige regeling voor het voeren van lichten en dagtekens voor alle vissersschepen. Het toplicht is daarbij verplicht naast het groene en het witte rondom-schijnende licht.

#### *Artikel 3.38*

Het huidige artikel 3.38 betrof het bijkomende teken voor een schip gebruikt voor de onderwatersport. Het was derhalve formeel niet van toepassing voor beroepsmatige duikwerkzaamheden. Het gaat thans gelden voor een schip dat gebruikt wordt bij duikactiviteiten als zodanig. De formulering vermeldt voorts het bijzondere teken niet slechts als bijkomend teken, maar verwijst tevens naar de andere artikelen van hoofdstuk 3 die van toepassing kunnen zijn. Vervolgens vervalt het huidige tweede lid. De tekens van artikel 3.34, die door een dergelijk schip ook mochten worden gevoerd, worden voor duikactiviteiten op de



binnenwateren minder geschikt geacht. Een nieuw tweede lid wordt tenslotte toegevoegd dat het mogelijk maakt de «duikvlag» ook te tonen wanneer vanaf de wal wordt gedoken.

#### *Hoofdstuk 4*

Dit hoofdstuk verandert van opzet. In de oorspronkelijke indeling van het CEVNI was hoofdstuk 4 gereserveerd voor geluidsseinen. Het BPR regelde daarom het gebruik van marifoon en radar, waarvoor destijds in het CEVNI nog geen aandacht werd besteed, in een additioneel hoofdstuk 4a. Inmiddels regelen zowel het RPR als het CEVNI deze onderwerpen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 4a van het BPR vervalt derhalve en het daarin geregelde komt terug als artikelen 4.05 en 4.06, zodat wordt aangesloten met name bij het RPR. De nieuwe formulering van de titel van hoofdstuk 4 drukt dit in de eerste plaats uit.

#### *Artikel 4.01*

Dit artikel wordt inhoudelijk niet gewijzigd. In de tekst van het eerste en tweede lid wordt nu «groot schip» gebruikt. Hierdoor behoeft tevens in het tweede lid een klein schip niet meer te worden uitgezonderd.

#### *Artikel 4.02*

In het eerste lid wordt nu «groot schip» gebruikt. De formulering is vervolgens zodanig gekozen, dat hieruit een algemene verplichting tot het geven van alle in bijlage 6 vermelde geluidsseinen ter voorkoming van aanvaring blijkt. In de huidige tekst gold een dergelijke algemene verplichting alleen voor de algemene geluidsseinen. De bijzondere manoeuvreerseinen werden geregeld in de verschillende artikelen van hoofdstuk 6 (vaarregels). De betekenis van de geluidsseinen is inmiddels sterk afgenomen door het gebruik van de marifoon. Bij de diverse vaarregels worden thans daarom de specifieke geluidsseinen niet meer uitdrukkelijk voorgeschreven. Ze staan echter nog steeds ter beschikking via artikel 4.01, eerste lid, indien dit nodig is ter voorkoming van aanvaring.

Voor een klein schip is in het tweede lid de situatie in feite niet veranderd. Ook hier is echter «ter voorkoming van aanvaring» ingevoegd. Tevens mag een klein schip ook zo nodig het mistsein geven. Ook hiermee wordt het karakter van noodgeval voor deze geluidsseinen onderstreept.

Een nieuw derde lid wordt toegevoegd waarbij nog eens duidelijk wordt gesteld, dat een klein schip niet de bijzondere manoeuvreerseinen mag geven. Voorheen was dit telkens in de verschillende vaarregels als uitzondering opgenomen.

#### *Artikel 4.05*

Het oude artikel 4.05 (gedrag van schepen die het «blijf weg» sein horen) was een gedragsregel en hoorde dus niet thuis in hoofdstuk 4. Het komt thans terug als artikel 6.19.

Het artikel inzake het gebruik van en de uitrusting met marifoon (artikel 4A.01) wordt thans artikel 4.05.

Het eerste en tweede lid zijn gelijk aan het huidige artikel 4A.01, eerste en tweede lid. Het derde lid is inhoudelijk gelijk aan artikel 4A.01, derde lid. Thans wordt echter «groot schip» gebruikt en wordt in plaats van de verouderde formulering «een marifooninstallatie waarmee gelijktijdig op twee kanalen kan worden uitgeluisterd» gesproken over «twee marifoons».

Het vierde lid maakt nu duidelijk, dat de verplichting alleen voor een varend schip geldt. In plaats van «op ontvangst hebben ingeschakeld» wordt nu eenvoudig «uitluisteren» gebruikt. Toegevoegd is, dat het schip--schip kanaal steeds kanaal 10 is, tenzij een ander kanaal als blokkanaal is aangewezen. Een blokkanaal is het verplichte schip--schip kanaal in een aangewezen blokgebied.

Het vijfde tot en met zevende lid zijn gelijk aan de overeenkomstige leden van artikel 4A.01.

#### *Artikel 4.06*

Dit nieuwe artikel komt in de plaats van het huidige artikel 4A.02. Het is aangepast aan het overeenkomstige artikel van het RPR. Artikel 4.06, eerste lid, onder a, van het RPR is aangepast aan de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de zogenaamde navigatiemodus. Inland ECDIS apparaten zijn apparaten waarmee de nodige informatie ten aanzien van de vaarweg wordt verschaft met onder meer een elektronische kaart van het vaarweggedeelte waar het schip zich bevindt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen apparaten die uitsluitend informatie verschaffen (Inland ECDIS informatiemodus) en apparaten met geïntegreerd radarbeeld, welke gelijk staan met radarapparaten (Inland ECDIS navigatiemodus). Teneinde de mogelijkheid van de inzet van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen te bevorderen en de ontwikkeling van dergelijke apparaten in goede banen te leiden uit een oogpunt van veiligheid, heeft de CCR bij resolutie van 31 mei 2001 (protocol 2001-I-16) allereerst een internationale norm voor de Rijn vastgesteld waaraan Inland ECDIS apparatuur dient te voldoen. Tengevolge hiervan worden thans ook de nodige bepalingen in de scheepvaartreglementen van de CCR aangepast.

In het eerste lid, onder b, wordt nu verwezen naar het radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten, dat eerst na de laatste wijziging van het BPR van kracht is geworden. De verwijzing naar artikel 4A.02, eerste lid, onder b, van het Binnenvaartpolitiereglement, in artikel 1 van de Regeling radarpatent binnenvaart, is hiermee van rechtswege vervallen.

Het derde lid is gelijk aan het derde lid van artikel 4A.02.

Het vierde lid is gelijk aan het vierde lid van laatstgenoemd artikel.

In plaats van het oude vijfde lid dat de verplichting van het radarpatent niet van toepassing verklaarde op niet-vrijvarende veerponten is in het nieuwe vijfde lid de mogelijkheid van een ontheffing door de bevoegde autoriteit voor deze gevallen voorzien. Hierbij kan de plaats van de betreffende veerpont in het verkeerspatroon en de intensiteit daarvan in de overweging voor een ontheffing worden betrokken.

Het zesde lid is gelijk aan het tweede lid van artikel 4A.02.

Het nieuwe zevende lid schrijft uitrusting met radar voor de grootste categorie schepen voor. Voor nieuwe typen schepen die een ander vaargedrag (door snelheid of grootte) hebben wordt, naast marifoon, nu de uitrusting met radar verplicht gesteld. Dit volgt, wat snelle schepen betreft, impliciet uit het nieuwe achtste lid, dat deze categorie verplicht om tijdens de vaart de radar ook daadwerkelijk te gebruiken.

#### *Artikel 5.02*

In hoofdstuk 5 wordt een nieuw artikel ingevoegd teneinde de onderlinge prioriteit tussen gedragsregels, verkeerstekens en verkeersaanwijzingen duidelijk te maken. De prioriteitsvolgorde is dezelfde als die voor het verkeer op de weg geldt. Een overeenkomstige regel bevat het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Wel maakt de redactie duidelijk dat de algemene regels inzake de goede zeemanschap (artt. 1.04 en 1.05) onverlet blijven.

## *Indeling van hoofdstuk 6*

Het bestaande hoofdstuk 6 was, behalve in artikelen, verdeeld in afdelingen en paragrafen. Met name de onderverdeling in paragrafen wordt thans als verouderd beschouwd en draagt niet bij aan een beter begrip van het hoofdstuk. Als gevolg hiervan vervalt de aanduiding van paragraaf II A, begint afdeling II met artikel 6.04 en komt het opschrift van deze afdeling te luiden: Voorbijvaren op tegengestelde koersen en voorbijlopen, en vervallen de aanduidingen van de paragrafen II C en II D. De afdelingen IV, V en VI blijven dezelfde.

### *Artikel 6.01*

In het huidige artikel werden voor de vaarregels tot nu toe slechts «naderen op tegengestelde koersen» en «oplopen» gedefinieerd. Met name «kruisende koersen» behoefde niet te worden gedefinieerd, omdat hier automatisch sprake van zou zijn, indien een situatie niet onder een van beide andere begrippen viel. Er wordt nu in verband met de duidelijkheid toch voor gekozen om kruisende koersen te definiëren. Ten gevolge van de aldus geboden verduidelijking kon het oude tweede lid vervallen. Voorts wordt een aantal andere begrippen gedefinieerd met het doel de tekst van verschillende artikelen van hoofdstuk 6 te vereenvoudigen of beter leesbaar te maken. Naast «oplopen» wordt nu ook «voorbijlopen» gedefinieerd. Voor het eerste is geen en voor het laatste wel medewerking vereist.

Door het definiëren van «vertrekkend schip» kan de redactie van artikel 6.14 korter worden. Voorts worden in de nieuwe onderdelen f en g definities van «opvarend schip» en «afvarend schip» toegevoegd. In het RPR werd vroeger in artikel 6.01 «stroomopwaarts» gedefinieerd. Inmiddels is dit vervangen door een definitie in artikel 1.01, onder z, van het RPR. In de huidige tekst van het BPR werd het niet nodig geacht deze begrippen te omschrijven. Teneinde mogelijke misverstanden uit te sluiten wordt er nu voor gekozen dit toch te doen.

Als nieuw tweede lid wordt toegevoegd hetgeen voorheen in artikel 6.02, eerste lid, was geregeld. Dit betreft immers ook een begripsbepaling.

### *Artikel 6.01a*

Dit artikel vervalt. Hierin was tot nu toe de algemene gedragsregel voor snelle schepen vervat. Deze wordt thans opnieuw geformuleerd als artikel 6.02.

### *Artikel 6.02*

Het huidige artikel 6.02 vervalt.

Artikel 6.02-oud wordt als volgt opgedeeld:

Artikel 6.02, eerste lid, wordt 6.01, tweede lid.

Artikel 6.02, tweede lid, vervalt. Zie de diverse voorrangsregels.

Artikel 6.02, derde lid, verhuist naar hoofdstuk 8.

Zoals hierboven vermeld is de materie van artikel 6.02, eerste lid, verplaatst naar artikel 6.01. Nu artikel 6.02 niet meer behoeft te worden gebruikt voor de algemene vaarregel voor kleine schepen, kon de overeenkomstige regel voor snelle schepen naar hier worden verplaatst. Deze gedragsregel kan nu veel eenvoudiger worden geformuleerd. Allereerst is «snel schip» thans gedefinieerd. Voorts kan «voorrang verlenen» worden gebruikt in plaats van «verplicht zijn om aan andere schepen de ruimte te laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren en niet mogen verlangen, dat deze te hunnen gerieve uitwijken».

### *Artikel 6.03*

Het eerste en het tweede lid blijven ongewijzigd.

In het derde lid wordt toegevoegd, dat ook ingeval van koers kruisen het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig mag wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.

Er wordt een nieuw vierde lid ingevoegd, dat inhoud geeft aan «voorrang verlenen» en dat in het vervolg van hoofdstuk 6 regelmatig wordt gebruikt.

Het nieuwe vijfde lid komt overeen met het oude vierde lid, zij het, dat «wijken voor» is vervangen door «voorrang verlenen aan».

Het nieuwe zesde en nieuwe zevende lid geven de algemene regels voor het nieuwe begrip «medewerking verlenen».

In de huidige artikelen 6.13, 6.14, 6.16 en 6.23 werd in navolging van het CEVNI en het RPR, ten aanzien van het samenspel tussen doorgaande vaart en niet-doorgaande vaart voor een schip dat een bijzondere manoeuvre wil uitvoeren, de verplichting gegeven om dit slechts te doen, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen. Het andere schip moet dan zo nodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen om de bijzondere manoeuvre zonder gevaar te kunnen doen geschieden. Deze formulering maakte de betreffende artikelen minder soepel leesbaar. Door de introductie van het begrip medewerking verlenen, dat in artikel 6.03, zesde en zevende lid, op dezelfde wijze wordt gedefinieerd als in de oude bepalingen, wordt de gebruikersvriendelijkheid van deze artikelen vergroot.

### *Hoofdstuk 6, Afdeling II*

In de titel van deze afdeling wordt niet langer «koers kruisen» vermeld. De vaarregels voor kruisende koersen waren eerst opgenomen als artikel 6.03a. In de nieuwe opzet komen deze regels terug als artikel 6.17, dat deel uitmaakt van afdeling III «andere vaarregels». Artikel 6.03, dat wel van toepassing is op koers kruisen, komt in de nieuwe indeling in afdeling I, Algemene bepalingen.

### *Artikel 6.03a*

Dit artikel vervalt. Zoals reeds hierboven vermeld zijn de regels voor het koers kruisen verplaatst naar artikel 6.17.

### *Artikel 6.04*

Dit artikel, dat de hoofdregels voor het naderen op tegengestelde koersen bevat, begint nu met het aangeven van de afwijkingen op deze hoofdregels. De afwijking voor de Geldersche IJssel en de Maas stond voorheen in het vierde (laatste) lid, terwijl naar de afwijkende regeling van artikel 6.04a niet werd verwezen. Het wordt beter geacht direct voor de afwijkende regels de aandacht van de lezer te vragen. De opzet van het artikel wordt thans zo, dat iedere categorie schip de voor hem geldende vaarregels hierin vindt zonder verwijzing naar andere artikelen.

Voor de algemene regel van het oude eerste lid, die thans terugkomt als vierde lid, worden als nieuwe leden 2 en 3 ingevoegd de algemene regel inzake het volgen van de stuurboordszijde van het vaarwater en de algemene voorrangsplicht van kleine schepen ten opzichte van grote. In een betond vaarwater wordt varen dicht langs de laterale betoning aan stuurboordszijde beschouwd als het volgen van de stuurboordszijde van het vaarwater. Uit de formulering blijkt dat de stuurboordszijde-regel

zwaarder weegt dan de wijkplicht van kleine schepen en algemeen geldt tussen twee schepen, ongeacht hun categorie. In de hierna geformuleerde regels komt steeds tot uiting, dat zij gelden, indien de stuurboordszijde-regel niet van toepassing is.

Overzicht naderen op tegengestelde koersen:

Schip dat de stuurboordszijde volgt heeft voorrang (tweede lid);

klein schip dat niet de stuurboordszijde volgt geeft voorrang aan groot schip (derde lid);

twee grote schepen, geen stuurboordszijde, niet beide zeilschepen, ontmoeten bakboord op bakboord (vierde lid);

twee grote zeilschepen, geen stuurboordszijde: schip over bakboordsboeg heeft voorrang (vijfde lid);

twee kleine zeilschepen, geen stuurboordszijde: schip over bakboordsboeg heeft voorrang (zesde lid);

twee kleine motorschepen, geen stuurboordszijde, ontmoeten bakboord op bakboord (zevende lid);

twee kleine schepen, verschillende categorie, geen stuurboordszijde: roeiboort geeft voorrang aan zeilschip, motorboot geeft voorrang aan de ander (achtste lid);

twee roeiboten, geen stuurboordszijde, ontmoeten bakboord op bakboord (negende lid).

#### *Artikel 6.04a*

Dit artikel regelt het gebruik van het blauwe bord buiten de Geldersche IJssel en de Maas. De afwijking voor deze rivieren is verplaatst van het laatste (zevende) naar het eerste lid ter verhoging van de duidelijkheid voor de lezer. Inhoudelijk is in deze leden de essentie gelijk gebleven. Door het gebruik van «groot schip» behoeft geen uitzondering voor het gebruik door kleine schepen te worden opgenomen. Nieuw is allereerst, dat een groot schip het bord ook mag tonen ten opzichte van een klein schip. Een klein schip mag het niet tonen en is dan ook niet met het bord uitgerust. In zoverre verandert de huidige situatie dus niet. Nieuw is ook, dat uitdrukkelijk wordt vermeld, dat een klein schip wel dient te reageren op het blauwe bord van een groot schip. Uiteraard moest het tengevolge van de algemene voorrangsregels reeds aan het grote schip voorrang verlenen. Er kunnen echter uitzonderingssituaties zijn (bijvoorbeeld achteropkomende vaart) waarbij het kleine schip beter kan stoppen of eventueel aan zijn stuurboordswal doorvaren (als het die ruimte krijgt). Anders dan op de Rijn, de Geldersche IJssel en de Maas wordt het gebruik van het blauwe bord niet uitgesloten voor snelle schepen. Hoewel hun algemene uitwijkplicht blijft bestaan, kan het reageren op het blauwe bord van andere schepen en het aangeven van hun voorgenomen koers de duidelijkheid in het verkeer ten goede komen. Ook is nieuw dat nu ook een vertrekkend schip het blauwe bord mag gebruiken.

De bepaling van het oude vijfde lid is vervallen.

#### *Artikel 6.05*

In de nieuwe opzet bevat dit artikel alle regels die van toepassing zijn op de Geldersche IJssel en de Maas. In de nieuwe redactie worden nu de gedeelten van die rivieren waarop de onderhavige regels gelden precies geformuleerd om onzekerheden bij de overgang van de gedeelten waar artikel 6.05 wordt toegepast naar de vaarwegen waar de artikelen 6.04 en 6.04a gelden te voorkomen.

De leden 2 tot en met 6 bevatten de traditionele regels voor het ontmoeten van grote schepen met de mogelijkheid tot het gebruik van het blauwe bord. Dit gedeelte komt overeen met het oude artikel, leden 2 tot en met 6.

Ten aanzien van kleine schepen werd in het oude artikel niets geregeld, aangezien in artikel 6.04, vierde lid, werd bepaald dat de algemene regels voor het naderen op tegengestelde koersen op de onderhavige rivieren wel door kleine schepen dienden te worden toegepast. Thans worden deze regels in artikel 6.05 voor de verschillende categorieën van kleine schepen herhaald.

Het zevende lid bevat de plicht voor kleine schepen om voorrang te geven aan een groot schip en daarbij zo nodig rekening te houden met het ook aan hem getoond blauwe bord.

#### *Artikel 6.07*

In het eerste lid wordt voor het bepalen van wat onder een engte wordt verstaan nu ook genoemd een door het teken A.4 (bijlage 7) aangeduid vak van of plaats in de vaarweg en de doorvaartopening van een brug in geopende stand en een sluis die aan beide zijden open staat en waarvoor twee groene vaste lichten boven elkaar worden getoond (teken E.1; bijlage 7). Het feit, dat deze situaties die door verkeerstekens zijn aangegeven als engte gelden, moest voorheen worden gevonden in artikel 6.08, eerste lid, respectievelijk artikel 6.26, vierde lid, en artikel 6.28a, eerste lid.

Het tweede lid komt overeen met het oude vierde lid.

De materie van het oude tweede lid, onder a tot en met c, wordt nu geregeld als derde tot en met vijfde lid.

De regels voor het doorvaren van engten op een vaarweg waar geen stroom loopt, de situatie die in Nederland het vaakst voorkomt, is opnieuw opgezet.

De situatie tussen een groot en een klein schip wordt nu duidelijk gepresenteerd in het nieuwe zesde lid. In de oude tekst moest dit uit het tweede lid, onder d, door interpretatie worden gehaald.

Het nieuwe zevende lid geeft vervolgens de regels voor grote schepen onderling. Nieuw is hierbij, dat het samenspel tussen een groot zeilschip en een ander groot schip wordt vastgelegd, waarbij bepalend is of het zeilschip de engte al dan niet bezeild heeft.

Het nieuwe achtste lid geeft de regels voor kleine schepen onderling.

Inhoudelijk is de nu beter leesbare regeling, met uitzondering van het zevende lid, onder b en c, niet gewijzigd.

#### *Artikel 6.08*

Het eerste lid vervalt. Deze materie is verplaatst naar artikel 6.07.

#### *Artikel 6.09*

De redactie van het tweede lid wordt vereenvoudigd door het gebruik van «groot schip».

#### *Artikel 6.10*

Dit artikel is aanmerkelijk vereenvoudigd door het niet langer hierin vermelden van het stelsel van geluidsseinen voor het op- en voorbijlopen. Deze geluidsseinen zijn niet afgeschaft, doch het wordt voldoende geacht dat ze geregeld worden door artikel 4.02 juncto bijlage 6, afdeling C. Voorts is de redactie verbeterd dankzij het gebruik van «groot schip».

#### *Artikel 6.11*

De verwijzing naar artikel 6.08, eerste lid, is vervallen. In plaats hiervan is een onderdeel c toegevoegd. Aldus is zonder verwijzing te zien, dat het verbod tot voorbijlopen eveneens bestaat, indien teken A.4 is geplaatst.

### *Artikel 6.13*

In de leden 1 tot en met 5 heeft dit artikel een nieuwe opzet gekregen. In dit artikel was voor het eerst sprake van de manoeuvre die een schip mag uitvoeren «zonder dat een ander schip wordt genoodzaakt plotseling en in sterke mate zijn koers of zijn snelheid te wijzigen». Dit begrip wordt thans vervangen door «medewerking mogen verlangen van een ander schip». De nieuwe begrippen medewerking verlangen en voorrang verlenen staan thans in duidelijk contrast.

De redactie is verder verduidelijkt door gebruik van «groot schip». De voor een leek wat ingewikkeld in het oude vierde lid geformuleerde positie van kleine schepen komt nu duidelijk uit de nieuwe tekst naar voren.

Het eerste lid bevat een algemene veiligheidsregel die voor alle schepen geldt, ongeacht of het een klein of groot schip betreft.

Het tweede lid bevat het recht voor een groot schip om medewerking te verlangen van een ander schip. Derhalve ook van een klein schip. Dit betekent, dat een groot schip dat wil keren geen voorrang heeft op een klein schip. Aldus hebben kleine schepen in de nieuwe regeling meer recht gekregen dan in de oude bepaling.

De positie van kleine schepen wordt voorts duidelijk omschreven in het nieuwe derde en vierde lid.

De uitzondering voor veerponten als omschreven in het nieuwe vijfde lid is nieuw. Aldus wordt benadrukt dat de vaarregel voor veerponten uitsluitend moet worden gevonden in artikel 6.23.

Het zesde en zevende lid zijn gelijk aan het oude vijfde en zesde lid.

De geluidsseinen worden thans niet meer in het artikel zelf vermeld. Het geven daarvan wordt geregeld door artikel 4.02 en bijlage 6.

### *Artikel 6.14*

Het huidige artikel 6.14 verwees voor het gedrag bij vertrek voornamelijk naar de overeenkomstige bepalingen van artikel 6.13. Het nieuwe artikel bevat de complete regels die op gelijke wijze zijn geredigeerd als in artikel 6.13. Ten aanzien van kleine schepen en veerponten is de regeling gelijk aan die van het nieuwe artikel 6.13. Voorts worden ook hier de geluidsseinen niet meer genoemd.

### *Artikel 6.16*

Dit artikel heeft een overeenkomstige bewerking ondergaan als de artikelen 6.13 en 6.14. De rechten en plichten van grote en kleine schepen, in de doorgaande vaart of bij de afwijkende manoeuvre, worden afzonderlijk geformuleerd, terwijl veerponten zijn uitgezonderd.

Evenals volgens de regels van de genoemde artikelen kan een groot schip bij de afwijkende manoeuvre medewerking verlangen van ieder ander schip, met dien verstande dat het daarbij geen voorrang heeft op een klein schip.

Een klein schip mag bij de afwijkende manoeuvre medewerking verlangen van een ander klein schip, maar moet voorrang verlenen aan een groot schip.

Nieuw is de regel van het vijfde lid, dat de «stuurboordszijde-regel» nu ook introduceert voor een schip dat een lateraal gemarkeerd hoofdvaarwater binnenvaart, anders dan vanuit een daarop uitmondend lateraal gemarkeerd nevenvaarwater, en dat derhalve voorrang moet verlenen aan een schip dat in dat hoofdvaarwater langs de laterale markering de stuurboordszijde volgt. De principiële bescherming voor een schip dat zijn stuurboordswal houdt wordt nu ook toegepast in de situaties van artikel 6.16. Bij het uitvaren van een haven of nevenvaarwater is het verdedigbaar, dat een schip op het hoofdvaarwater daaraan moet meewerken

(stroom, wind, onoverzichtelijkheid enzovoort). Bij het binnenvaren van een vaargeul hebben partijen elkaar echter al lange tijd in het oog. De binnenkomer kan best wachten of bijliggen om voorrang te verlenen aan de geulvolger. Dit is conform het Scheepvaartreglement Westerschelde, met dien verstande dat het BPR ook het kleine schip in de vaargeul voorrang verschaft. Deze regel is overigens slechts uitvoerbaar bij lateraal betonde vaargeulen. De situatie waarbij bijvoorbeeld op het IJsselmeer de kust over grote afstand slechts aan één zijde is betond, leent zich niet voor toepassing van deze voorrangsregel.

Het nieuwe zesde en zevende lid bevatten het spiegelbeeld van de bestaande regel in de tweede volzin van het oude eerste lid, nu uitgesplitst voor een klein schip ten opzichte van een ander klein schip en voor een groot schip ten opzichte van een ander groot schip.

De derde volzin van het huidige eerste lid is vervallen. Dit was een overbodige mededeling. De regel van het oude vierde lid komt in het nieuwe artikel niet terug. Het teken B.10 wordt tot nu toe op de Nederlandse vaarwegen niet toegepast, zodat deze bepaling kan vervallen.

Het nieuwe achtste, negende en tiende lid zijn in essentie gelijk aan het oude zesde, zevende en achtste lid.

Ook dit artikel vermeldt niet langer de geluidsseinen. Deze worden geregeld door artikel 4.02 en bijlage 6.

#### *Artikel 6.17*

De regels van het bestaande artikel 6.17 zijn verplaatst naar artikel 6.18. In plaats hiervan worden in artikel 6.17 de regels voor het koers kruisen opgenomen. De uniformiteit van het CEVNI wordt derhalve op dit punt verlaten. Gesteld wordt, dat zowel artikel 6.17 als artikel 6.18 en artikel 6.19 een aantal diverse vaarregels bevatten die ook wel in één artikel kunnen worden geregeld. Inhoudelijk komt dit nieuwe artikel overeen met het huidige artikel 6.03a.

Gelet op het laatste lid van artikel 6.03a is er een directe relatie tussen de kruisende koersen van dat artikel en de kruisende koersen – ook wel genoemd oneigenlijke kruisende koersen – in geval van keren, vertrek en samenkomst van vaarwaters. Daarom krijgt de regel van artikel 6.03a thans een plaats direct na artikel 6.16, zodat die samenhang beter tot uitdrukking komt.

Het eerste lid komt overeen met het oude artikel 6.03a, vijfde lid. Deze bepaling bevat de afbakening van de regels voor het koers kruisen ten opzichte van die bij het keren, het vertrekken en een samenkomst van een hoofd- en een nevenvaarwater. Dit laatste houdt een wijziging in ten opzichte van de oude regeling. Daarin was sprake van een «samenkomst van vaarwateren». In het geval van een samenkomst van gelijkwaardige vaarwateren bestond echter een lacune in de vaarregels. De regels voor kruisende koersen werden uitdrukkelijk niet van toepassing verklaard, doch er werd geen alternatief geboden nu een dergelijke situatie niet onder artikel 6.16 valt. Thans wordt dus duidelijk bepaald, dat ingeval van een samenkomst van vaarwateren van gelijke orde de regels voor het koers kruisen moeten worden toegepast. Mocht dit plaatselijk ongewenst zijn, dan moet de samenkomst door middel van verkeerstekens of een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken een situatie van hoofd- en nevenvaarwater in het leven worden geroepen.

Het tweede lid wordt thans ook bij kruisende koersen als een hoofdregel geïntroduceerd, ongeacht of het een groot of een klein schip betreft. De bescherming van het schip dat stuurboordswal vaart gaat dus ook hier algemeen gelden.

In het derde tot en met negende lid worden alle denkbare situaties afzonderlijk geregeld, waardoor de leesbaarheid is verbeterd. In deze leden had «ingeval geen der schepen de stuurboordzijde van het



vaarwater volgt» kunnen worden vervangen door «onverminderd het tweede lid». Verwijzingen zijn echter zo veel mogelijk vermeden.

#### *Artikel 6.18*

In dit nieuwe artikel wordt de materie van de bestaande artikelen 6.17, 6.18 en 6.19 bijeengebracht. Als derde lid wordt voorts de vaarregel ingevoegd die verstoep zat in artikel 3.35.

Artikel 6.17, vierde lid-oud, regelde activiteiten van personen die niet op een schip aan het verkeer deelnemen. Deze bepaling is verplaatst naar hoofdstuk 8 (artikel 8.07-nieuw).

#### *Artikel 6.19*

Zoals hierboven vermeld is het oude artikel 6.19 opgegaan in het nieuwe artikel 6.18. Het nieuwe artikel 6.19 is gelijk aan het oude artikel 4.05, dat in hoofdstuk 4 onjuist geplaatst was, aangezien het gedragsregels bevat.

#### *Artikel 6.20*

In grote lijnen is dit artikel gelijk gebleven. Het oude tweede lid is echter vervallen. Een verwijzing naar artikel 1.04 wordt overbodig geacht. De regel van goed zeemanschap geldt immers altijd. Aldus krijgen gemeerde kleine schepen wellicht een betere bescherming.

In de tweede volzin van het eerste lid is «daartoe» ingevoegd, zodat de relatie tussen de snelheidsvermindering en het voorkomen van schade beter tot uitdrukking komt.

De bescherming van het eerste lid, onder d, wordt nu gegeven aan alle veerponten die dienst doen.

In het nieuwe tweede lid wordt de bescherming nu ook geboden aan schepen die de tekens van artikel 3.38 voeren. Dit zijn schepen die gebruikt worden bij duikwerkzaamheden.

#### *Artikel 6.21c*

Dit artikel wordt beperkt tot slepen bestaande uit grote schepen. Het voorschrijven van een telefoonverbinding tussen de stuurstellingen van de desbetreffende schepen was in de praktijk niet uitvoerbaar bij slepen van kleine schepen.

#### *Artikel 6.22*

In de tweede volzin van het tweede lid is «klein schip dat geen motorschip is» vervangen door «klein schip zonder motor». Dezelfde wijziging is in het RPR aangebracht bij protocol 2003-I-20. Een klein motorschip is volgens de definitie van motorschip een klein schip dat van zijn motor gebruik maakt. Volgens de huidige tekst liet teken A.1a derhalve kleine schepen die van een motor voorzien zijn wel in het betreffende gebied toe. De wijziging dient de controle in kwetsbare gebieden. Indien slechts een verbod op het gebruik van de motor gewenst is, kan teken A.12 worden toegepast. De tekst bij teken A.1a in de bijlage 7 is dienovereenkomstig aangepast.

#### *Artikel 6.23*

Inhoudelijk is dit artikel niet gewijzigd, zij het dat de medewerkingsplicht voor de overige vaart nu uitdrukkelijker uit de tekst volgt. Hetgeen geregeld was in het eerste lid wordt nu echter verdeeld over drie leden.

Voorts wordt verduidelijkt, dat de relatie tussen veerponten en andere schepen niet beperkt is tot het oversteken van de vaarweg door de veerpont, maar worden ook het vertrekken en keren hierbij betrokken. In de artikelen 6.13, 6.14 en 6.16 wordt de veerpont steeds uitgezonderd. Thans worden alle betreffende manoeuvres (vertrek, keren en oversteken) in artikel 6.23 geregeld.

De voorrangsplicht voor kleine schepen blijft bestaan. De algemene regel van het nieuwe eerste lid geldt echter algemeen.

Het oude tweede lid wordt verplaatst naar hoofdstuk 7 (artikel 7.01, vijfde lid). Dit bevatte geen vaarregels, doch regels voor het ligplaats nemen door veerponten.

#### *Artikel 6.26*

In het nieuwe tweede lid is nu ook voor beweegbare bruggen voor een schip dat ligplaats wil nemen op de wachtplaats het verbod opgenomen om dit te doen zonder toestemming van de bevoegde autoriteit. Eenzelfde bepaling bestond reeds ten aanzien van sluizen in artikel 6.28, tweede lid (lid 1bis-oud).

Voorts zijn de verschillende verplichtingen bij het naderen, op een wachtplaats en bij het doorvaren van een beweegbare brug samengebracht in het nieuwe derde lid. Hierbij is de bepaling van het oude tweede lid nu onderdeel b van het derde lid geworden en die van het oude derde lid onderdeel c van het nieuwe derde lid. Toegevoegd zijn de verplichting tot uitluisteren met de marifoon op het kanaal van de brug (onder a), de verplichting tot voorrang verlenen aan een schip dat de rode wimpel voert (onder d) en het verbod om zonder toestemming brandstof in te nemen (onder e; vergelijk artikel 6.28, tiende lid, waarin hetzelfde is bepaald ten aanzien van sluizen).

In het vierde lid, onder e, is de verwijzing naar artikel 6.07 vervallen. Zie artikel 6.07.

Het eerste en het vijfde tot en met achtste lid blijven ongewijzigd.

#### *Artikel 6.28*

De leden vanaf het tweede lid zijn vernummerd. In de oude tekst waren de leden 1bis, 2bis en 7bis opgenomen, in het streven zo dicht mogelijk bij de nummering van het CEVNI en het RPR aan te sluiten. Dit streven wordt thans in het belang van de leesbaarheid van het artikel losgelaten. Voorts wordt ook in dit artikel steeds de term groot schip gebruikt.

In het nieuwe achtste lid wordt de verplichting tot beperking van de snelheid omgezet in een verplichting de waterbeweging tengevolge van de middelen tot voortbeweging zoveel mogelijk te beperken en wordt de verplichting uitgebreid tot het uitvaren van de sluis en het bevaren van de wachtplaats.

Een overeenkomstige vergroting van de bescherming van andere schepen is voorzien in het nieuwe negende lid, onder e, waar een schip nu zijn mechanische middelen tot voortbeweging niet in werking mag stellen totdat het aan de beurt is om uit te varen.

In het tiende lid wordt het innemen van brandstof nu mogelijk gemaakt met toestemming van de bevoegde autoriteit.

Verdere wijzigingen zijn redactioneel, waaronder de introductie van het begrip groot schip.

#### *Artikel 6.28a*

In het eerste lid, onder e, is de verwijzing naar artikel 6.07 vervallen. Zie artikel 6.07.

#### *Artikel 6.28b*

Het overeenkomstige artikel in de bestaande tekst was genummerd 6.29. Deze nummering was in overeenstemming met het CEVNI en het RPR. Voor een wijziging van de nummering in het BPR op dit punt is gekozen in verband met de hiernavolgende afdeling VI «Slecht zicht» van hoofdstuk 6. Deze afdeling wordt zowel in het CEVNI als in het RPR herzien. Het BPR volgt de hiervoor noodzakelijke wijzigingen, maar de nieuwe tekst kon hierbij niet geheel identiek zijn. Hierbij is behoefte aan een extra artikel in het BPR evenals reeds bij de huidige tekst het geval was. In de oude tekst begon afdeling VI met een artikel 6.29a. Het wordt logischer geacht om het oude artikel 6.29 te vernummern tot 6.28b, nu het systematisch behoort tot de bepalingen inzake het sluisbedrijf die begonnen met artikel 6.28.

De terminologie in dit artikel is gewijzigd van «recht van voorrang bij schutting» in «recht op voorschutting», een term die in de praktijk steeds wordt gebezigd. Voorts wordt nu gesproken over »ambtenaren belast met toezicht of opsporing», evenals in artikel 3.27.

Onderdeel b-oud is geschrapt. Dit kwam ook niet in het RPR en het CEVNI voor. Waar nodig kan immers ook de bevoegde autoriteit het recht op voorschutting verlenen.

#### *Hoofdstuk 6, afdeling VI*

De bepalingen voor het varen bij slecht zicht zijn in het RPR aanzienlijk gewijzigd. Zie Hoofdstuk 6, afdeling VI, van het RPR, vastgesteld door de CCR als tijdelijke wijziging bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73). De hoofdzaak van de nieuwe regeling in het RPR is de invoering van de radarplicht op de Rijn. Met radarplicht wordt niet bedoeld de uitrustingsplicht, doch alleen de verplichting om bij slecht zicht op radar te varen. Schepen zonder radar kunnen derhalve de betreffende vaarwegen wel bevaren, maar moeten, in het geval van slecht zicht, een ligplaats opzoeken. Aangezien het BPR voor vaarwegen van divers karakter is geschreven, kan een dergelijke algemene radarplicht niet voor alle BPR-wateren worden overgenomen. Een dergelijke radarplicht wordt daarom alleen ingevoerd op de wateren, genoemd in bijlage 9. Voor de overige vaarwegen verandert er in feite niet veel.

#### *Artikel 6.29*

Een overeenkomstig artikel kent het RPR niet. De algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht zijn in het RPR in artikel 6.30 geconcentreerd. In het BPR wordt een splitsing aangebracht. Het onderhavige artikel bevat de algemene beginselen, terwijl in artikel 6.30 de gedragsregels voor alle schepen zijn opgenomen. In deze afdeling is in zijn algemeenheid aansluiting gezocht bij de nieuwe regeling voor het varen bij slecht zicht in het RPR. Verschillende bepalingen uit die regeling hebben echter het karakter van algemene bepalingen, zodat ze in het BPR in artikel 6.29 kunnen worden samengebracht. Aldus zijn het nieuwe tweede en derde lid hier opgenomen.

Het eerste lid is gelijk aan het huidige artikel 6.29a.

Het nieuwe tweede lid is overgebracht uit artikel 6.32-oud. Deze bepaling houdt een definitie in en is dan ook op zijn plaats onder de algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht.

Het derde lid, dat alleen voor een aantal hoofdvaarwegen gaat gelden, bevat het nieuwe beginsel dat is overgenomen van het Rijnregime ter zake.

#### *Artikel 6.30*

Het eerste lid komt overeen met het huidige 6.30, eerste lid, zij het dat de eis tot het plaatsen van een uitkijk als algemeen voorschrift is vervallen.

Het tweede lid komt overeen met het huidige vijfde lid. In de nieuwe regeling in het RPR is, ondanks voorstellen hiertoe van Nederlandse zijde, de rechtsvaart tijdens slecht zicht niet overgenomen. Op de Rijn in Nederland blijft de thans reeds geldende rechtsvaart echter ongewijzigd.

Het derde lid is gelijk aan het oude tweede lid. In het RPR is deze algemene bepaling vervallen.

Het vierde lid is gelijk aan het huidige vierde lid.

#### *Artikel 6.31*

Het eerste lid is qua redactie in hoofdzaak in overeenstemming gebracht met het RPR.

De essentie van het nieuwe voorschrift is, dat het oude stelsel van geluidsseinen in eerste instantie wordt vervangen door een plicht tot marifooncommunicatie. Het RPR-artikel, zoals dit door de CCR bij protocol 2001-II-15 werd aangenomen, bevat hierna in het tweede lid nog steeds het stelsel van één, twee en drie reeksen klokslagen. Verwacht wordt echter, dat de CCR dit stelsel zal verlaten, wanneer de nieuwe regeling voor het varen bij slecht zicht definitief wordt vastgesteld. In het BPR wordt dit oude stelsel gereduceerd tot een geluidsein van één reeks klokslagen als noodmaatregel voor het geval marifooncommunicatie niet mogelijk blijkt.

Het nieuwe tweede, derde en vierde lid komen overeen met het oude vierde, vijfde en zesde lid.

#### *Artikel 6.32*

Dit artikel is in overeenstemming gebracht met het nieuwe overeenkomstige artikel in het RPR.

In het eerste lid, dat overigens overeenkomt met het huidige artikel 6.32, tweede lid, wordt nu de eis van het bezit van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs, in casu het groot vaarbewijs dan wel het groot (Rijn)patent geïntroduceerd. De eis van het radarpatent alleen was onvoldoende, omdat ook met het klein vaarbewijs het radarpatent behaald kan worden. De mogelijkheid van ontheffing voor kabelponten blijft bestaan ten aanzien van het eerste lid als geheel.

Het nieuwe tweede lid komt overeen met het oude derde lid, zij het dat de bepaling omtrent de uitkijk is vervallen.

Het derde, vierde en vijfde lid bevatten de regels voor het samenspel tussen de op radar varende schepen. Hierbij komt de eis van marifooncommunicatie weer voorop te staan. Het geven van een geluidsein krijgt nog slechts de betekenis van een uiterste noodmaatregel.

Het nieuwe zesde lid komt inhoudelijk overeen met het oude zevende lid.

#### *Artikel 6.33*

Het overeenkomstige artikel in het RPR is vervallen. Gedragsregels voor niet op radar varende schepen, die tijdens slecht zicht een ligplaats moeten opzoeken, zijn in het RPR opgenomen in artikel 6.30. In het BPR wordt artikel 6.33 gehandhaafd, maar is het herschreven overeenkomstig de RPR-bepaling.

Het nieuwe tweede lid komt overeen met het oude artikel 6.30, zesde lid.

#### *Artikel 7.01*

Aan dit artikel wordt een nieuw vijfde lid toegevoegd, dat gelijkloënd is aan het oude artikel 6.23, tweede lid. Naar zijn aard hoort deze bepaling thuis in het hoofdstuk omtrent ligplaats nemen.

#### *Artikel 7.07*

Het tweede lid is aangepast in verband met de verwijzing naar het ADNR. Onderdeel b verwijst nu naar het nummer van het nieuwe ADNR.

#### *Artikel 7.08*

Het eerste lid is aangepast in verband met de verwijzing naar het ADNR. De verwijzing is nu naar de nummers van het nieuwe ADNR.

#### *Artikel 8.01*

In het tweede lid is verduidelijkt, dat het registratiebewijs van een snelle motorboot tijdens het varen daarmee aan boord moet zijn. De formulering «tijdens het gebruik» werd onvoldoende duidelijk geacht.

#### *Artikel 8.02*

In het eerste lid wordt in de laatste zin nu volstaan met voor te schrijven, dat het registratieteken van een snelle motorboot aan weerszijden van de boot moet zijn aangebracht. De specificatie, dat dit moet zijn op de huid midscheeps of aan de boeg, wordt niet langer noodzakelijk geacht.

#### *Artikel 8.03*

In dit artikel worden de onderdelen d en e aangepast. Onderdeel d regelt de aanwezigheid van de zogenaamde dodemansknop. Zoals de regel luidde was deze te stringent ten aanzien van met name snelle kajuitboten, waar het gevaar van overboord vallen van de bestuurder niet aanwezig is. Deze categorie wordt thans van de regel uitgezonderd. Onder e vervalt het drijfkussen als geschikt reddingsmiddel. Het toelaten hiervan leidde er toe, dat elk tot drijven geschikt voorwerp wordt bestempeld als drijfkussen. Dit komt de veiligheid niet ten goede. Slechts een reddingsvest met drijfvermogen in de kraag biedt optimale bescherming bij overboord geraken. Bovendien wordt voorgeschreven, dat het zich binnen handbereik van iedere opvarende moet bevinden.

#### *Artikelen 8.04 en 8.05*

Artikel 8.05-oud is verplaatst naar artikel 8.04 en artikel 8.04-oud naar artikel 8.05. Dit komt de logische opbouw van dit hoofdstuk ten goede.

Aan het vijfde lid van het nieuwe artikel 8.05 is een zin toegevoegd die voor met name de bestuurder van een snelle kajuitboot de uitzondering in het leven roept om zonder zwemvest te sturen, indien sprake is van een zogenaamde gesloten binnenbesturing.

#### *Artikel 8.06*

Het huidige artikel 8.06 betrof slechts het waterskiën. Thans is de materie van het oude derde lid van artikel 6.02 naar artikel 8.06 overgebracht. Behalve op waterskiën wordt het artikel van toepassing op andere activiteiten, zoals het alternatief voortslepen op banden, surfboards en dergelijke. In het derde lid moet daar ook een uitwijk voor verplicht gesteld

worden. De materie is nu verdeeld over twee leden teneinde te voorkomen dat er twee normen in één lid staan. De vermelding «onverminderd de bij algemene regeling vastgestelde andere voorschriften met betrekking tot snelheid en waterskiën» uit de oude artikelen 6.02, derde lid, en 8.06 is geschrapt. Op deze manier bleven allerlei verordeningen van lagere overheden op dit punt in stand, hetgeen de uniformiteit en kenbaarheid van de regelgeving niet bevordert. De bevoegde autoriteit (dit kan ook een lagere overheid zijn) heeft echter de mogelijkheid wateren aan te wijzen waarvoor de maximumsnelheid niet geldt dan wel waarop hij een andere vaststelt.

#### *Artikel 8.07*

Dit is een nieuwe bepaling die de schipper van een snelle motorboot verantwoordelijk stelt voor de naleving van met name de artikelen 8.05 en 8.06. Dit werd noodzakelijk geacht, omdat de schipper niet altijd dezelfde is als degene die een snelle motorboot bestuurt.

#### *Artikel 8.08*

Deze bepaling stond voorheen in artikel 6.17, vierde lid. Nieuw opkomende fenomenen kunnen ook hieronder worden begrepen. Nieuw is ook de regeling van het tweede lid, waarin zwemmen, watersport zonder gebruik te maken van een schip en onderwatersport in zijn algemeenheid op een aantal omschreven plaatsen worden verboden. Voor de bevoegde autoriteit wordt de mogelijkheid geopend om een dergelijk verbod ook op andere plaatsen in te stellen. De mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om een vrijstelling of ontheffing te verlenen wordt uitsluitend geopend voor de situaties genoemd in de onderdelen b en g van het tweede lid.

#### *Artikel 9.01*

De in het tweede lid vermelde vaarwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk, maar waarop hoofdstuk 9 wel van toepassing is, zijn verplaatst naar een nieuwe bijlage 10. Het wordt consequenter geacht om alle opsommingen van vaarwegen in de desbetreffende bijlagen te vermelden.

#### *Artikel 9.03*

Het tweede lid, onder b, gaf een algemeen verbod tot laden, lossen of ontgassen van een schip op een ligplaats. De huidige redactie maakte echter bij overtredingen het vaststellen van het subject van het strafbare feit soms niet eenvoudig. De nieuwe redactie verbiedt de betreffende acties aan «het schip» zelf, hetgeen ingevolge artikel 1.02, tweede lid, betekent dat de schipper strafrechtelijk verantwoordelijk is.

De laatste volzin van het derde lid was in de bestaande tekst opgenomen onder b. Deze zin was echter bedoeld om van toepassing te zijn op beide onderdelen a en b. Dit wordt door de nieuwe redactie tot uitdrukking gebracht.

#### *Artikel 9.04*

Bijlage 15, betrekking hebbend op kleine schepen, wordt verdeeld in twee onderdelen a en b. In het nieuwe onderdeel b worden de vaarwegen opgesomd die voorheen waren vermeld in de artikelen 10.01 en 9.04, vijfde lid. Tengevolge hiervan zijn het eerste en het vijfde lid aangepast.

In het eerste lid is de redactie verder aangepast door de snelheid niet te bepalen «door het water», maar «ten opzichte van het water».

In het tweede lid is de redactie in die zin aangepast, dat het verbod tot opkruisen van het vaarwater als zelfstandige zin wordt geschreven. Aldus wordt duidelijker aangegeven, dat het hier een afzonderlijke norm betreft, waarvan de overtreding een strafbaar feit oplevert. Bovendien wordt deze regel, behalve op de Geldersche IJssel, nu ook van toepassing op de Boven-Merwede, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal.

#### *Artikel 9.05*

De bestaande tekst wordt thans genummerd als eerste lid. Vervolgens worden een tweede en derde lid toegevoegd. Voor de Rijksvaarwegen wordt in het tweede lid een algemeen verbod op het zogenaamde kitesurfen ingevoerd. Het derde lid biedt aan de bevoegde autoriteit de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen waar deze activiteit wel veilig kan plaatsvinden. Vergelijk artikel 8.06, eerste en tweede lid, waarin voor het snel varen met snelle motorboten en voor het waterskiën dezelfde systematiek geldt.

#### *Artikel 9.06*

Rekening wordt gehouden met het nieuwe artikel 11.02 van het RPR zoals dat bij tijdelijke wijziging door de CCR is vastgesteld bij protocol 2003-I-21 en die van kracht is geworden met ingang van 1 oktober 2003. Met buitengewone plaatselijke omstandigheden als genoemd in het derde lid, wordt bedoeld op uitzonderlijke zijwind, zeer sterke stroming etc.

#### *Artikel 9.07*

In de redactie wordt nu de term groot schip gebruikt.

Ten opzichte van het huidige artikel zijn het eerste lid, onder b, alsmede het vijfde en zesde lid vervallen. Deze materie wordt inmiddels geregeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee. Tengevolge hiervan is het bestaande zevende lid vernummerd tot vijfde lid.

De vaarwegen, bedoeld in het eerste lid, onder b, worden nu vermeld in de nieuwe bijlage 9. Hetzelfde geldt voor de vaarwegen waar een uitluister- en communicatieplicht, bedoeld in het tweede lid, van kracht is. In deze bijlage zijn de vaarwegen vermeld waarop de marifoonplicht van artikel 4.05, derde en vierde lid, geldt. In verband met het goed functioneren van de communicatieplicht dienden de vaarwegen van het bestaande artikel 10.01, waarnaar in de oude tekst wordt verwezen, te worden samengevoegd met die van de oude bijlage 9. In de herziene bijlage 9 is dit gerealiseerd.

#### *Artikel 9.08*

Het in dit artikel bedoelde verbod is in die zin gewijzigd dat het zich nu richt tot de bunkerboten voor wat betreft het afleveren van brandstof in plaats van op schepen die brandstof willen innemen. Voor de bevoegde autoriteit betekent dit een groot verschil in werklast bij het verlenen van ontheffingen voor bepaalde daarvoor geschikte plaatsen.

De bijlage 10, waarnaar in de huidige tekst van dit artikel wordt verwezen, is verplaatst en wordt thans bijlage 18. De verwijzing is overeenkomstig aangepast.

#### *Artikel 10.01*

De vaarwegen, opgesomd in het bestaande eerste lid, worden voortaan vermeld in de nieuwe bijlage 11.

#### *Artikelen 10.02 en 10.03*

In deze artikelen worden nu de gedefinieerde begrippen zeegaand schip en bovenmaats schip gebruikt.

#### *Artikelen 10.04, 10.05 en 10.06*

In deze artikelen wordt nu het gedefinieerde begrip zeegaand schip gebruikt.

#### *Artikel 10.08*

De redactie van het eerste lid kan worden vereenvoudigd, allereerst door in zijn algemeenheid te verwijzen naar hoofdstuk 6, in plaats van naar een opsomming van diverse artikelen van dat hoofdstuk, en voorts door gebruik van «voorrang verlenen».

#### *Artikel 10.11*

In dit artikel worden nu de gedefinieerde begrippen groot schip en zeegaand schip gebruikt.

Voorts is het gedeelte «door de daartoe aangewezen instantie volgens de daaromtrent vastgestelde normen» geschrapt, omdat dit binnen de International Telecommunication Union (ITU) is vastgelegd en hier derhalve geen plaats meer is voor door Nederlandse instanties vast te stellen normen.

#### *Artikel 11.01*

In het eerste lid wordt na de sluis te Grave die te Limmel toegevoegd. In het vierde en vijfde lid zijn de verwijzingen aangepast.

#### *Artikel 12.02*

In dit artikel wordt het gedefinieerde begrip zeegaand schip gebruikt.

#### *Artikelen 12.04 en 12.06*

In dit artikel wordt nu het gedefinieerde begrip zeegaand schip gebruikt. Voorts zijn de verwijzingen naar de bepalingen omtrent het gebruik van radar (artikel 4.06-nieuw) aangepast.

#### *Bijlage 1*

Aan bijlage 1 is een aantal landen met bijbehorende lettercodes toegevoegd. Hiermee is deze bijlage in overeenstemming gebracht met het RPR en het CEVNI. Als bijzonderheid wordt vermeld, dat de lettercode YU oorspronkelijk stond voor Joegoslavië, maar dat «Joegoslavië» zeer onlangs is gewijzigd in «Servië en Montenegro».

#### *Bijlage 3*

In deze bijlage zijn de nodige onderschriften en verwijzingen naar artikelen van het BPR aangepast aan de desbetreffende gewijzigde artikelen. Ingevoegd is een schets 36a, die de door middel van artikel 3.15, eerste lid, ingevoegde gele ruit, weergeeft.



#### *Bijlage 6*

In deze bijlage zijn teksten en verwijzingen naar artikelen van het BPR aangepast aan de desbetreffende gewijzigde artikelen.

#### *Bijlage 7*

In deze bijlage zijn de nodige verwijzingen naar artikelen van het BPR aangepast aan de desbetreffende gewijzigde artikelen.

#### *Bijlage 8*

In deze bijlage is onderdeel 2.1.3 aangepast en heeft het rood-groene topteken opnieuw een eigen plaats gekregen. De situatie is teruggebracht naar de oorspronkelijke betekenis.

#### *Bijlage 9*

Aan deze bijlage zijn vaarwegen uit artikel 10.01 toegevoegd. Dit vereenvoudigt de verwijzing in de verschillende artikelen. In de aanhef zijn de verwijzingen naar de artikelen die op deze vaarwegen van toepassing zijn aangepast.

#### *Bijlage 10*

In deze bijlage zijn de andere vaarwegen dan Rijksvaarwegen opgenomen waarop hoofdstuk 9 van toepassing is. Gelet op het feit, dat hierin in de toekomst meerdere vaarwegen zullen worden opgenomen, is hiervoor reeds door middel van de nummering de mogelijkheid geschapen.

#### *Bijlage 11*

In deze bijlage zijn de vaarwegen uit artikel 10.01 opgenomen. Dit bevordert de leesbaarheid.

#### *Bijlage 12*

In deze bijlage is thans ook de gevarengroep 1.6 (explosieven) opgenomen.

#### *Bijlagen 13, 14, 15, 16 en 17*

Deze bijlagen zijn aangepast ten gevolge van de ervaringen van de verschillende regionale beheerders.

#### *Bijlage 18*

In deze bijlage zijn de vaarwegen uit de oude bijlage 10 opgenomen.

#### *Artikel III*

Artikel III, de onderdelen A tot en met G, zijn noodzakelijk om na de inwerkingtreding van dit besluit de juridische grondslag voor een aantal ministeriële regelingen, ontheffingen en andere maatregelen op basis van het huidige BPR niet verloren te laten gaan. De regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 mei 1993, nr. DGSM/J 30876/93, houdende vaststelling van de diepgang of scheepslengte verbonden aan een gedeelte van de vaarweg (Stcrt. 1993, 98), is met de inwerkingtreding

van het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement van rechtswege vervallen.

#### *Artikel IV*

Artikel IV, de onderdelen A tot en met D, zijn noodzakelijk om na de inwerkingtreding van dit besluit in andere besluiten verwijzingen naar het BPR aan te passen en de noodzakelijke nieuwe verwijzingen naar het BPR in te voeren.

#### *Artikel V*

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2004. Het seizoen voor de recreatievaart is reeds afgesloten, zodat er voor die recreatievaart voldoende tijd is om zich voor het volgende seizoen op de wijzigingen te prepareren. Inwerkingtreding op 1 oktober 2004 is niet haalbaar gebleken vanwege de noodzakelijke afstemming met, in verband met de inwerkingtreding van het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te wijzigen regelingen en besluiten.

#### *Artikel VI*

Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding van de onderdelen A en C, van artikel III van het Besluit van 27 augustus 2004, houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (Stb. 437). Deze onderdelen A en C betreffen een wijziging van artikel 1.01, onderdeel D, respectievelijk van artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement. De inwerkingtreding is direct na die van de inwerkingtreding van het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement .

#### *Artikel VII*

Door de ingrijpendheid van deze wijziging verdient het aanbeveling ook de volledige tekst, inclusief de wijzigingen, in het Staatsblad te publiceren.

#### *Artikel VIII*

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs