

BESLUIT van 11 december 1991, houdende een reglement voor de scheepvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen

WIJ BEATRIX, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 januari 1990, nr. S/J 30.057/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;
Gelet op de artikelen 4, 18 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (*Stb.* 1988, 352);
De Raad van State gehoord (advies van 29 mei 1990, nr. W09.90.0029);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 december 1991, nr. DGSM/J 31.880/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Toepassingsgebied

1. Het reglement is van toepassing op:

a. het Kanaal van Gent naar Terneuzen vanaf de grens met België tot aan de sluizen van Terneuzen, alsmede het gebied van de Westsluis, de Middensluis en de Oostsluis te Terneuzen, de Westbuitenhaven en de Oostbuitenhaven te Terneuzen, tot aan de denkbeeldige lijn getrokken over de koppen van de havenhoofden;

b. Zijkanaal f en Zijkanaal g voor zover gelegen ten zuiden van de denkbeeldige lijn getrokken over de meest zuidelijke punten van de hoofden van de oude sluis te Sas van Gent;

c. Zijkanaal a, b, d, e, h, Zijkanaal c tot aan de grens tussen de gemeente Sas van Gent en Axel ter hoogte van Axelse Sassing, Zijkanaal g voor zover gelegen ten noorden van de denkbeeldige lijn getrokken over de meest zuidelijke punten van de hoofden van de oude sluis te Sas van Gent, de Noorder- en Zuiderkanaalhaven, de Massagoedhaven, de Ro-ro-haven en de Zevenaarhaven.

2. Het gebied beschreven in het eerste lid, onder a, wordt in dit reglement genoemd: kanaal.

Artikel 2. Begripsomschrijvingen

1. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. schip:

een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;

b. zeeschip:

een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

c. binnenschip:

een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

d. bovenmaats zeeschip:

een zeeschip dat wegens zijn afmetingen met inbegrip van zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de terzake bevoegde autoriteit wordt aangegeven overeenkomstig de door haar vastgestelde en aan varenden bekend gemaakte normen;

e. sleepboot:

een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;

f. zeilschip:

een schip dat onder zeil is, mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;

g. klein schip:

een schip met een lengte van minder dan 20 meter, behalve een sleepboot, een duwboot en een veerpont;

h. samenstel:

een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

i. veerpont:

een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij het vaarwater wordt overgestoken en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangeduid;

j. obstakel:

een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;

k. bijzonder transport:

een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt, schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;

l. werktuiglijk voortbewogen schip:

een schip, dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

m. onmanoeuvrerbaar schip:

een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

n. beperkt manoeuvreerbaar schip:

een schip dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is voor een ander schip tijdig uit te wijken.

Als beperkt manoeuvreerbaar schip wordt onder meer beschouwd:

1°. een schip bezig met het leggen, onderhouden of het lichten van een navigatiemerk, een kabel of een pijpleiding;

2°. een schip bezig met bagger- of onderwaterwerkzaamheden of met hydrografische verrichtingen;

o. duwstel:

een hecht samenstel van schepen waarvan er tenminste één is geplaatst vóór de duwboot;

p. duwboot:

een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel, en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen;

q. exploitant: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;

r. richtlijn nr. 2002/59/EG: 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);

s. een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagiersschip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

2. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. bevoegde autoriteit:

1°. voor de wateren in beheer bij het Rijk: de ambtenaar of ambtenaren die als zodanig worden aangewezen door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

2°. voor de wateren in beheer bij een ander openbaar lichaam: het bestuur van dat openbaar lichaam, dan wel de ambtenaar of ambtenaren die als zodanig door het bestuur worden aangewezen;

b. kapitein of schipper:

degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

c. verkeersaanwijzing: een door een daartoe bevoegd persoon aan een of meerdere verkeersdeelnemers gegeven gebod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen of opgelegd verbod van een bepaald resultaat in het verkeersgedrag;

d. verkeerstekken:

een in, naast of boven een vaarwater aangebracht voorwerp of aangebrachte combinatie van voorwerpen waarmee aan het scheepvaartverkeer wordt gegeven:

1°. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een vaarwater, of

2°. een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag op een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een vaarwater.

e. bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken: een schriftelijke mededeling aan het scheepvaartverkeer waarmee aan dat verkeer wordt gegeven:

1°. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van het vaarwater, of

2°. een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag op een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van het vaarwater;

f. vaarwater:

het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;

g. varende:

niet ten anker liggende, niet gemeerd zijnde en niet aan de grond zittend;

h. assisteren:

het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden zijn aan of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;

i. hoogte:

1°. voor alle schepen, uitgezonderd binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven de romp of de hoogte boven het hoogste doorlopende dek of, bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;

2°. voor binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste diepgang aangeven;

j. lengte en breedte van een schip:

de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

k. schepen in zicht van elkaar:

vanaf het ene schip kan het andere met het oog worden waargenomen;

l. beperkt zicht:

elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp of andere soortgelijke oorzaken;

l. keren:

het schip dat varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

Artikel 2a

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement 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.

Artikel 3. Verantwoordelijkheid

1. De kapitein of schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement tenzij uit die bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.

2. Niets in dit reglement ontheft een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van dit reglement, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden is.

3. Bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar een afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

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

5.

a. de kapitein of schipper moet gevolg geven aan een verkeersteken dat een verbod of een gebod bevat en rekening houden met een verkeersteken dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel met een verkeersteken dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels die daarin voorkomen.

b. Onderdeel a is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken.

6. De schipper van een binnenschip dat één of meer andere binnenschepen voortbeweegt, is de schipper van het samenstel.

Wanneer meer dan één binnenschip voor de voortbeweging zorgt, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

7. Indien een stilliggend schip geen kapitein of schipper heeft,

a. is de eigenaar of de gebruiker, ieder afzonderlijk, verantwoordelijk voor de naleving van artikel 42;

b. is de wachtsman, bedoeld in artikel 42, eerste lid, dan wel de persoon die toezicht houdt, bedoeld in artikel 42, tweede lid, dan wel de persoon die luisterwacht houdt, bedoeld in artikel 42, derde lid, verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 9, vierde, zesde tot en met negende en twaalfde lid, 20, 25, 27, 29, zevende lid, 30, 31, derde en vijfde lid, 35, derde en vierde lid, en 43 tot en met 48.

Hoofdstuk 2. Voorschriften betreffende de vaart

Afdeling 1. Gedrag van de schepen bij elk soort zicht

Artikel 4. Toepassing

De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht.

Artikel 5. Uitkijk

Een schip moet te allen tijde door kijken en luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen aangepast aan de heersende omstandigheden en toestanden, goede uitkijk houden zodat de omstandigheden en het gevaar voor aanvaring volledig kunnen worden beoordeeld.

Artikel 6. Veilige vaart

1. Een schip moet te allen tijde een veilige vaart aanhouden zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermijding van aanvaring en kan worden gestopt binnen een voor de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand. Bij de bepaling van een veilige vaart moet onder meer rekening worden gehouden met de volgende factoren:

a. door alle schepen:

1°. het zicht;

2°. de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;

3°. de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;

4°. bij nacht de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;

5°. de toestand van wind en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

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

7°. de afmetingen van het schip;

8°. de aard van de lading;

b. bovendien, door schepen met een goed werkende radar:

1°. de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;

2°. eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;

3°. de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;

4°. de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;

5°. het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;

6°. de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving;

c. bovendien, voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie: de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen via het door de bevoegde autoriteit daartoe aangewezen marifoonkanaal. Afgezien van de verplichting via het aangewezen marifoonkanaal de meldingen te doen die hun worden opgelegd door de bevoegde autoriteit, mag het marifoonkanaal door schepen slechts worden gebruikt voor mededelingen omtrent de veiligheid van de scheepvaart en, in dringende gevallen, omtrent de beveiliging van de personen aan boord.

2. Om een veilige vaart te kunnen aanhouden moet een schip, tenzij het wordt gesleept of geduwd, uitgerust zijn met een gebruiksklare motor waarmee een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water kan worden gehandhaafd.

3.

a. De hierna genoemde schepen moeten met een goed werkende marifooninstallatie zijn uitgerust en deze zo nodig gebruiken:

1°. zeeschepen;

2°. binnenschepen of duwstellen met een lengte van meer dan 110 meter;

3°. binnenschepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen geladen met de gevaarlijke stoffen bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 2, 3 of 4;

b. Indien de lengte van een binnenschip of van een duwstel meer dan 110 meter bedraagt, moet dit van een in twee richtingen werkende spreekverbinding zijn voorzien tussen de stuurhut en de kop van het schip of tussen de duwboot en de kop van het duwstel.

4. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt:

a. telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, derde lid, voorgeschreven lichten of dagmerken voeren;

b. op plaatsen aangeduid door het teken A 9 van de bij dit besluit behorende bijlage 5.

5. Wanneer schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar kan opleveren, moet het schip dat geen hindernis aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de engte vrij is.

6. Een schip mag slechts gebruik maken van een marifooninstallatie indien deze is goedgekeurd door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, en deze geschikt is voor gebruik van de daartoe aangewezen kanalen.

7. Het is verboden met een schip met een lengte van 20 meter of meer zeilen te voeren of te zeilen.

8. De maximum toegelaten snelheid bedraagt:

- a. voor schepen met een diepgang van 10 meter of meer: 9 kilometer per uur;
- b. voor schepen met een diepgang tussen 4,50 en 10 meter: 12 kilometer per uur;
- c. voor schepen met een diepgang van 4,50 meter of minder: 16 kilometer per uur.

9. Een schip mag niet varen indien door de wijze van belading of anderszins de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of indien het schip slecht bestuurbaar is of dreigt te zinken.

Artikel 7. Gevaar voor aanvaring

1. Een schip moet alle beschikbare middelen gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt zodanig gevaar geacht te bestaan.

2. Wanneer op een schip een goed werkende marifooninstallatie en goed werkende radarapparatuur zijn aangebracht, moet daarvan dusdanig gebruik gemaakt worden, dat vroegtijdige waarschuwing voor het gevaar voor aanvaring wordt verkregen.

3. Er mogen geen gevolgtrekkingen worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

Artikel 8. Maatregelen ter vermijding van aanvaring

1. Alle maatregelen ter vermijding van aanvaring moeten, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig en duidelijk zijn en op tijd worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.

2. Indien zulks noodzakelijk is ter vermijding van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie, moet een schip vaart minderen of de vaart er geheel uithalen door stoppen of achteruit slaan.

3. De maatregelen genomen ter vermijding van aanvaring met een ander schip moeten zodanig zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen moet zorgvuldig worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel voorbij is gevaren en goed vrij is.

Artikel 9. Gedrag in en buiten het kanaal

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

2. Een schip dat een vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, mag de koerslijn van een schip dat in dat vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat een vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt uitwijken.

3.

a. Een schip dat het kanaal wil binnenvaren, mag de koerslijn van een schip dat in het kanaal vaart en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het het kanaal binnenvaart, uitwijken voor een schip dat het kanaal volgt.

b. Een schip mag de Westerschelde niet invaren, indien daardoor een schip dat dit vaarwater in gestrekte koers volgt, zou worden genoodzaakt zijn koers of snelheid te wijzigen.

4. Het is zonder toestemming van de bevoegde autoriteit verboden met een schip:

a. zich zodanig op te houden of af te meren dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden;

b. ten anker te komen, ten anker te liggen of een anker te hebben uitstaan;

c. een anker, een kabel of een ketting te laten slepen.

5. Het bepaalde in het vierde lid is niet van toepassing:

a. indien dit voor de veiligheid noodzakelijk is;

b. op de door de bevoegde autoriteit aangewezen ligplaatsen en op wachtplaatsen voor sluizen en bruggen, mits dat niet geschiedt binnen een afstand van 100 meter van plaatsen waar zich kabels of buisleidingen bevinden.

6. Het is verboden in het kanaal met een schip af te meren, tenzij dit is toegestaan middels verkeerstekens dan wel door de bevoegde autoriteit.

7. De kapitein of schipper van een gemeerd schip is verplicht:

a. aan een ander schip dat wil vertrekken of verhalen, laden of lossen dan wel ruimte wil hebben voor het langs zij komen van een schip ten behoeve van overslag, de nodige medewerking te geven;

b. te gedogen dat een ander schip verbinding met de wal heeft anders dan om te laden of te lossen;

c. op eerste vordering van de bevoegde autoriteit zijn schip onverwijld te verhalen of te doen verhalen, dan wel met zijn schip de haven of vaarweg te verlaten.

8. Voor het vastmaken van meerdraden, kabels of kettingen mag alleen gebruik gemaakt worden van de daartoe bestemde voorzieningen.

9. Een schip mag ankeren noch afmeren binnen de afstanden van een ander schip zoals hieronder wordt bepaald:

a. binnen 10 meter van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder a, voert;

b. binnen 50 meter van een schip dat twee blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder b, of een rood helder rondom zichtbaar licht of de internationale seinvlag "B", bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert;

c. binnen 100 meter van een schip dat drie blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder c, voert.

10. Het verbod in het negende lid, onder a, geldt niet voor een schip dat eveneens dit licht of dit dagmerk voert. Het verbod geldt evenmin voor een schip dat, zonder dat het dit licht of dit dagmerk voert, is voorzien van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) nr. 8.1.8, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften voor een schip dat ingevolge artikel 25, tweede lid, onder a, verplicht is een blauw licht of een blauwe kegel te voeren.

11. De bevoegde autoriteit kan voor het ankeren en afmeren kleinere afstanden toestaan dan die in het negende lid worden vermeld.

12. Het bepaalde in het negende, tiende en elfde lid is van overeenkomstige toepassing voor de afstanden waar binnen een schip, bedoeld in artikel 25, niet mag ankeren of afmeren ten opzichte van een ander schip.

Artikel 10. Keren

1. Een schip dat wil keren, mag de koerslijn van een schip dat in het vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Een schip dat wil keren moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte indien het keren respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

2. Een schip mag niet keren vóór de ingang van een haven, zijkanaal of de toegang tot een sluis wanneer andere schepen die verlaten of aanlopen.

Afdeling 2. Gedrag van de schepen in zicht van elkaar

Artikel 11. Toepassing

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

Artikel 12. Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Behalve bij oplopen en bij voorbijvaren met tegengestelde koersen, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 meter van een schip dat de lichten of dagmerken voert voorgeschreven in artikel 25, eerste lid en tweede lid, onder a, b en c.

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

1. Elk schip dat een ander schip oploopt, moet uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.

2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5° achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklicht daarvan zou kunnen zien doch geen van de beide zijdelichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het

oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaren en goed vrij is.

3. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als oplopend schip beschouwen en uitwijken.

4. Een schip dat een ander schip oploopt, moet aan de bakboordzijde van dat schip voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn bakboordzijde geven dan moet het naar stuurboord uitwijken en één korte stoot geven.

5. Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken, mag, in afwijking van hetgeen in het vierde lid is voorgeschreven, het oplopende schip aan de stuurboordzijde van het opgelopene voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door één korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn stuurboordzijde geven dan moet het naar bakboord uitwijken en twee korte stoten geven.

6. Het opgelopen schip moet ten minste vijf korte stoten geven indien het niet kan medewerken tot het oplopen of indien naar zijn mening het oplopen onmogelijk is.

7. Een schip mag, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, een bovenmaats zeeschip dat varende is en de lichten of het dagmerk voert omschreven in artikel 28 niet oplopen en voorbijvaren.

8. Het opgelopen schip is verplicht het oplopen te vergemakkelijken door tijdig en genoegzaam vaart te verminderen en het oplopende schip zoveel mogelijk ruimte te geven.

9. Schepen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

Artikel 14. Recht tegen elkaar in sturen

1. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren.

2. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip een ander dusdanig recht of bijna recht vooruit ziet dat het, bij nacht, de toplichten daarvan in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of beide zijdelichten zou kunnen zien. Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, moet het aannemen dat dit het geval is en dienovereenkomstig handelen.

Artikel 15. Koers kruisen

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet, behalve waar artikel 9, tweede en derde lid, anders voorschrijft, het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Artikel 16. Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

Elk schip dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip moet, voor zover dit mogelijk is, bijtijds ruim voldoende maatregelen nemen om goed vrij te blijven.

Artikel 17. Maatregelen van het schip dat koers moet houden

1. Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken, moet het andere zijn koers behouden voor zover bij dit reglement niet anders is bepaald.

2. Het schip dat zijn koers moet behouden mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het schip dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregelen neemt die ingevolge dit reglement zijn voorgeschreven.

3. Indien ten gevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is koers te behouden zich zo dicht bij het andere bevindt dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.

4. Dit voorschrift ontheft het schip dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Artikel 18. Voorrangsregels

1. Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:

a. moet een schip dat varende is uitwijken voor:

1°. een onmanoeuvrerbaar schip;

2°. een bovenmaats zeeschip;

3°. een beperkt manoeuvrerbaar schip;

b. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;

c. moet een beperkt manoeuvrerbaar schip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

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

2. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de bevoegde autoriteit zijn aangegeven, is het een bovenmaats zeeschip verboden een ander bovenmaats zeeschip met tegengestelde koers voorbij te varen.

3. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de bevoegde autoriteit zijn aangegeven, is het een zeeschip met een lengte van 245 meter of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 meter of meer verboden elkaar met tegengestelde koersen voorbij te varen.

4. Wanneer twee kleine schepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die schepen houdt de stuurboordzijde van het vaarwater, dan moet dit schip zijn weg vervolgen en moet het andere schip uitwijken.

5. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een klein zeilschip elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:

- a. het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere schip;
- b. het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip.

6. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:

- a. twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren;
- b. de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken.

7. Een klein schip dat ingevolge het bij het eerste, vierde, vijfde of zesde lid gestelde verplicht is uit te wijken, moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit toelaten, vermijden vóór het andere schip over te lopen.

8. Indien twee kleine zeilschepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het vierde lid:

- a. wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;
- b. wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip wijken voor het lijwaartse;
- c. een schip dat over stuurboordboeg ligt en dat aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, voor laatstgenoemd schip uitwijken.

Afdeling 3. Gedrag van de schepen bij beperkt zicht

Artikel 19. Gedrag bij beperkt zicht

1. De voorschriften van dit artikel zijn van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.

2. Elk schip moet een veilige vaart aanhouden aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht en zonodig stoppen. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.

3. Met uitzondering van een klein schip moet elk schip dat niet met behulp van radar vaart, voorop een uitkijk hebben die zich of binnen gezichts- en of gehoorafstand van de kapitein of schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft.

4. Een schip dat alleen met radar de aanwezigheid van een ander schip waarneemt, moet vaststellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar zo dicht nadert dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan. Is dit het geval dan moet het bijtijds maatregelen ter vermijding daarvan nemen.

5. Behalve wanneer is vastgesteld dat geen gevaar voor aanvaring bestaat, moet elk schip dat meent voorlijker dan dwars het mistsein te horen van een ander schip of dat een dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden. Indien nodig moet de vaart geheel uit het schip worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig gemanoeuvreed worden tot het gevaar voor aanvaring is geweken.

6. Schepen mogen slechts met behulp van radar varen indien:

a. ze zijn uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een bochtaanwijzer;

b. ze zijn uitgerust met een marifooninstallatie waarmee het onderhouden van verbinding tussen schepen onderling mogelijk is;

c. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma dat overeenkomstig de daaromtrent vastgestelde regelen is afgegeven;

d. zowel de in onderdeel c bedoelde persoon als een tweede persoon, die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden. Voor een schip waarvan de stuurstelling zodanig is ingericht, dat het voeren van het schip dat vaart met behulp van radar, door één persoon kan geschieden, behoeft de tweede persoon slechts aan boord beschikbaar te zijn.

De radar, de marifooninstallatie en de bochtaanwijzer moeten goed functioneren en goedgekeurd zijn door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

7. Bij het varen bij beperkt zicht met behulp van radar moet de marifooninstallatie voortdurend op het kanaal zijn ingeschakeld dat door de bevoegde autoriteit is voorgeschreven en aan de scheepvaart is bekend gemaakt, hetzij om uit te luisteren, hetzij om inlichtingen te geven ten behoeve van andere schepen. De marifooninstallatie moet tevens worden gebruikt voor het onderhouden van verbinding met de bevoegde personen aan de wal.

Hoofdstuk 3. Lichten en dagmerken

Artikel 20. Toepassing

1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en op de bij die bepalingen voorgeschreven wijze, voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeeschepen in afwijking daarvan de voorschriften van dit reglement van toepassing zijn.

2. De voorschriften in dit hoofdstuk moeten onder alle weersomstandigheden worden nageleefd.

3.

a. De voorschriften betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsondergang tot zonsopgang en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond.

b. De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden gevoerd, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dat noodzakelijk wordt geacht.

c. Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen of voor het verkeer te land gevaar of hinder kan ontstaan.

4. De voorschriften betreffende de dagmerken moeten overdag worden nageleefd en gedurende die tijd mogen geen andere dagmerken worden getoond.

5. De in dit reglement vermelde lichten of dagmerken mogen alleen worden gevoerd of getoond in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 21. Begripsomschrijvingen

1. Lichten

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. toplicht:

een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsrichting van het schip, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 225° , van recht vooruit tot $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip;

b. zijdelichten:

een groen helder licht geplaatst aan stuurboordzijde en een rood helder licht geplaatst aan bakboordzijde, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van $112,5^\circ$, van recht vooruit tot $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsrichting;

c. heklicht:

een wit helder of gewoon licht geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 135° , van recht achteruit over $67,5^\circ$ naar elke zijde van het schip;

d. sleeplicht:

een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder c;

e. rondom zichtbaar licht:

een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360° ;

f. flikkerlicht:

een rondom zichtbaar licht dat flinkt met regelmatige tussenpozen met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut.

2. Dagmerken

a. De voorgeschreven dagmerken moeten, tenzij in dit reglement anders bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben:

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

2°. een cylinder: een middellijn van ten minste 0,50 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;

3°. een kegel: een grondvlak met een middellijn van ten minste 0,50 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;

4°. een ruit bestaat uit twee kegels zoals beschreven onder 3°, die het grondvlak gemeen hebben.

Elk der voorgeschreven dagmerken kan worden vervangen door een voorwerp dat als zodanig gezien wordt.

b. De voorgeschreven vlaggen moeten rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van ten minste 0,75 meter bij een breedte van ten minste 0,90 meter.

c. Vorm en kleur van de dagmerken moeten steeds herkenbaar zijn.

3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken

De loodrechte onderlinge afstand tussen de lichten of de dagmerken bedraagt, tenzij in dit reglement anders is bepaald, ten minste 0,50 meter en ten hoogste 2 meter.

Indien meer dan twee van dergelijke lichten of dagmerken worden gevoerd moeten de onderlinge afstanden gelijk zijn.

4. Bijzondere regeling

Indien de afmetingen van het schip een belemmering vormen om de lichten en dagmerken te voeren als voorzien in het tweede en het derde lid, mogen dagmerken met kleinere afmetingen, passend bij de grootte van het schip, worden gebruikt en mogen de onderlinge afstanden tussen lichten of dagmerken dienovereenkomstig worden verminderd.

Artikel 22. Zichtbaarheid van de lichten

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. zichtbaar:

zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;

b. gewoon licht, helder licht en krachtig licht:

lichten die op een afstand van onderscheidenlijk ten minste 1000 meter, 2000 meter en 3000 meter zichtbaar zijn.

Artikel 23. Werktuiglijk voortbewogen schepen

1. Een werktuiglijk voortbewogen schip, dat varende is, moet voeren:

a. een toplicht op het voorschip;

b. een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;

c. zijdelichten;

d. een heklicht.

Een werktuiglijk voortbewogen binnenschip met een lengte van 110 meter of minder is niet verplicht het tweede toplicht te voeren maar mag dit wel doen.

2. Het voorste toplicht of, indien slechts één toplicht wordt gevoerd, dat toplicht, wordt voor schepen met een lengte van 40 meter of meer op ten minste 6 meter hoogte, en voor schepen met een lengte van minder dan 40 meter op ten minste 4 meter hoogte geplaatst, en in elk geval ten minste 1 meter hoger dan de zijdelichten.

3. Wanneer twee toplichten worden gevoerd, moet het achterste ten minste 3 meter hoger zijn geplaatst dan het voorste of het hoogste van de bij artikel 24, eerste en tweede lid, bedoelde lichten. De horizontale afstand tussen beide lichten mag niet minder zijn dan de helft van de lengte van het schip.

4. Bij het varen door de doorvaartopening van een brug met een beperkte doorvaarthoogte dan wel van een ander kunstwerk, mogen de in het tweede en derde lid bedoelde lichten zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.

5. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

6. Samenstellen van varende langszij aan elkaar gekoppelde schepen, niet zijnde kleine schepen, moeten voeren:

a. op elk voortstuwend schip het toplicht of de toplichten;

b. op elk niet voortstuwend schip een rondom zichtbaar wit helder licht geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwende schip, en bij een lengte van meer dan 110 meter twee dergelijke lichten, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte;

c. de zijdelichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppelde samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 meter lager dan het licht bedoeld onder b;

d. op elk schip het heklicht.

Artikel 24. Slepen en assisteren

1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen schip dat één of meer schepen sleept of assisteert moet, behalve de zijdelichten en het heklicht, onder of boven het in artikel 23, eerste lid, onder a, bedoelde toplicht een tweede licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.

2. Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren moet ieder, onder of boven de in het eerste lid genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van ten minste 4 meter op een schip met een lengte van minder dan 40 meter, en op een hoogte van ten minste 6 meter op een schip met een lengte van 40 meter en meer.

4. Het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid is eveneens van toepassing op zeeschepen.

5. Op een binnenschip dat sleept, moet het heklicht worden vervangen door een geel licht van gelijke inrichting en sterkte.

6. Een zeeschip dat wordt gesleept, moet behalve de zijdelichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in artikel 27, eerste lid.

7. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet bij nacht één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 6 meter. Bij een scheepslengte van meer dan 110 meter moeten twee dergelijke lichten worden gevoerd, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte; het laatste binnenschip van een sleep moet daarbij het heklicht voeren.

Bij dag voert een binnenschip dat wordt gesleept een gele bal op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat deze van alle zijden zichtbaar is.

8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dat het best kan worden gezien:

a. een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;

b. een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.

9. Een schip dat wordt geassisteerd, moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen schip van zijn soort en lengte.

10. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde lichten, is artikel 23, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 25. Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

1. Een zeeschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 1, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: een rondom zichtbaar rood helder licht;

- bij dag: de seinvlag "B" van het Internationaal seinboek;

waar zij het best kunnen worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 meter boven het dek.

2.

a. Een binnenschip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: één rondom zichtbaar blauw licht;

- bij dag: één blauwe kegel met de punt naar beneden.

In plaats van één blauwe kegel, kan ook één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

b. Een binnenschip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR, nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: twee rondom zichtbare blauwe lichten;

- bij dag: twee blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van twee blauwe kegels, kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

c. Een binnenschip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in ADNR, nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren:

- bij nacht: drie rondom zichtbare blauwe lichten;

- bij dag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden; in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 meter.

In plaats van drie blauwe kegels, kunnen ook telkens drie blauwe kegels op het voor en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de ondersten op een hoogte van ten minste 3 meter boven het vlak der inzinkingsmerken worden gevoerd.

d. Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld in het eerste of tweede lid, moet, in plaats van dit schip of van deze schepen, de duwboot of het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppeld samenstel het licht of de lichten, dan wel de kegel of de kegels, vermeld in het eerste of tweede lid, voeren.

e. Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, geladen met verschillende gevaarlijke stoffen, als bedoeld onder a, b, en c, moet uitsluitend de lichten of kegels voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens dit lid het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

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

3. Het eerste en tweede lid zijn ook van toepassing op tankschepen, die na het lossen van de in de bij dit besluit behorende bijlagen 1 tot en met 3 bedoelde stoffen nog niet gereinigd, ontgast of geheel geïnertiseerd zijn.

4. Een binnenschip, 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 tweede lid, onderdeel a, mag, indien het gelijktijdig geschut wil worden met een schip dat de tekens van het tweede lid, onderdeel a, moet voeren, bij nadering van een sluis de tekens, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, voeren.

Artikel 26. Lichten voor duwstellen

1. Een duwstel met een lengte van meer dan 110 meter of met een breedte van meer dan 12 meter, dat varende is, moet voeren:

a.

1°. drie toplichten vóór op het voorste schip of, ingeval meerdere schepen zich vooraan bevinden, vóór op het aan bakboord geplaatste van die voorste schepen, opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het

bovenste licht op een hoogte van ten minste 6 meter en de beide onderste lichten ongeveer 1,25 meter uit elkaar en ongeveer 1,10 meter onder het bovenste licht;

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

b. zijdelichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 meter binnen de zijkanten van het duwstel en op een hoogte van ten minste 2 meter;

c.

1°. drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, telkens ongeveer 1,25 meter uit elkaar, op een zodanige hoogte dat zij niet door een ander schip van het duwstel aan het zicht kunnen worden onttrokken;

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

2. Een duwstel met een lengte van 110 meter of minder en met een breedte van 12 meter of minder, dat varende is, moet de lichten voeren voorgeschreven bij artikel 23 voor een werktuiglijk voortbewogen schip.

Artikel 27. Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvrerbare schepen en bijzondere transporten

1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:

a. twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het ander, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Wanneer het vaart door het water loopt tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

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

Een onmanoeuvrerbaar binnenschip mag in plaats van de voorgeschreven lichten of dagmerken bij nacht een rood licht en bij dag een rode vlag tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid.

2. Een beperkt manoeuvrerbaar schip moet voeren:

a. drie rondom zichtbare heldere lichten, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en onderste licht moeten rood en het middelste licht moet wit zijn;

b. drie dagmerken, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en het onderste dagmerk moeten een bal en het middelste moet een ruit zijn;

c. aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere;

d. aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten de ene loodrecht onder de andere;

e. wanneer het vaart door het water loopt, tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

f. wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel of wit helder licht.

3. Een bijzonder transport moet de lichten of de dagmerken voeren voorgeschreven voor een onmanoeuvrerbaar schip. Indien dit niet uitvoerbaar is moeten alle maatregelen worden genomen om het bijzonder transport goed te verlichten of om zijn aanwezigheid goed zichtbaar aan te duiden.

4. Het bepaalde in dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Artikel 28. Bovenmaatse zeeschepen

Een bovenmaats zeeschip dat varende is, moet voeren, daar waar dit het best kan worden gezien:

a. behalve de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

b. een cylinder.

Artikel 29. Lichten en dagmerken voor kleine schepen

1. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, moet voeren:

a. een toplicht. Dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 meter hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht maar het mag lager dan 4 meter boven de romp zijn geplaatst;

b. zijdelichten. Deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij behoeven niet achterlijker dan het toplicht te zijn geplaatst. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;

c. een heklicht. Dit licht mag worden weggelaten indien het onder a bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

2. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, waarvan de lengte minder is dan 7 meter en de hoogst bereikbare snelheid niet meer dan 7 zeemijlen (13 kilometer) per uur, mag, in plaats van de in het eerste lid voorgeschreven lichten, een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Indien uitvoerbaar, moet zulk een schip ook zijdelichten voeren.

3. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat slechts kleine schepen sleept dan wel slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt, moet de in het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.

4. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Bijboten van schepen behoeven dit licht niet te voeren.

5. Een klein zeilschip dat varende is moet voeren:

- a. hetzij de zijdelichten en een heklicht. De zijdelichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij moeten worden aangebracht op een plaats, waar zij niet door de zeilen worden afgeschermd. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;
- b. hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst op de top van de mast dan wel nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;
- c. hetzij, voor een schip met een lengte van minder dan 7 meter, een rondom zichtbaar wit gewoon licht, daar waar dit het best kan worden gezien.

Een klein zeilschip dat onder zeil is en tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, voert op het voorschip daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel met de punt naar beneden.

6. Een klein door spierkracht voortbewogen schip dat varende is, moet een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.

7. Een klein schip dat ten anker of gemeerd ligt moet, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, daar waar dit het best kan worden gezien, een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.

8. Het bepaalde bij artikel 25 is van overeenkomstige toepassing op kleine schepen. De voorgeschreven dagmerken mogen van kleinere afmetingen zijn.

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

Artikel 30. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart

1. Ten anker liggende schepen

Een ten anker liggend schip moet op het voorschip, op een hoogte van ten minste 3 meter, een rondom zichtbaar wit helder licht voeren of een bal en op het achterschip een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 meter lager dan het eerstgenoemde licht. Wanneer schepen gekoppeld ten anker liggen moet elk van die schepen de lichten of het dagmerk voeren als hierboven omschreven.

2. Gemeerde schepen

a. Een gemeerd schip moet voeren, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, aan de zijde van het vaarwater en zo mogelijk ter hoogte van het dek op het voorschip en aan of nabij het hek: een rondom zichtbaar wit helder licht.

b. Een gemeerd schip dat een anker heeft uitstaan dat gevaar kan opleveren voor de scheepvaart moet de lichten bedoeld in het eerste lid voeren en een bijkomend rondom zichtbaar wit helder licht ongeveer 1 meter onder het licht dat zich het dichtst nabij dit anker bevindt.

3. Aan de grond zittende of gezonken schepen en andere obstakels voor de scheepvaart

a. Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien:

- de lichten voorgeschreven in het eerste lid;

- twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere;

- drie ballen in verticale lijn geplaatst.

Indien uitvoerbaar moet het schip of obstakel tevens de lichten en dagmerken voeren, die ingevolge de overige bepalingen van dit reglement van toepassing zijn.

b. Indien de omstandigheden ter plaatse van het schip of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid dat het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevaren, moeten in plaats van de onder a bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd:

1°. aan de zijde of de zijden waar de doorvaart niet vrij is: twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

2°. aan de zijde of de zijden waar de doorvaart vrij is: twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

c. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de onder a en b voorgeschreven lichten en dagmerken.

d. Indien de lichten of de dagmerken niet door het schip of het obstakel zelf kunnen worden gevoerd, moeten zij worden aangebracht op een andere doelmatige wijze.

4. Het bepaalde in dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Artikel 31. Bijzondere lichten en dagmerken

1. Een schip belast met een bijzondere politieopdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken elders voorgeschreven door dit reglement, een blauw helder flikkerlicht voeren. Indien twee of meer dergelijke schepen dat blauwe flikkerlicht voeren, is de tussen deze schepen gelegen zone voor de scheepvaart verboden.

2. Behoudens de lichten voorgeschreven voor zijn soort mag een varende of ten anker liggend schip bezig met werkzaamheden zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een geel helder flikkerlicht voeren om aan te duiden dat het die werkzaamheden uitvoert.

3. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende of gezonken schepen, met inbegrip van zeeschepen, waarvoor gevaar voor golfslag of zuiging veroorzaakt door voorbijvarende schepen zou kunnen ontstaan moeten, behalve de lichten en de dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren:

a. twee heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward;

b. een vlag met twee horizontale banen van gelijke breedte, de bovenste rood en de onderste wit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee vlaggen waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van vermelde kleuren.

4. Een veerpont voert bij nacht behoudens de zijdelichten en het heklicht een rondom zichtbaar groen helder licht ongeveer 1 meter boven een rondom zichtbaar wit helder licht, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

5. Drijvende leidingen, die vast verbonden zijn aan de wal of aan ten anker liggende of gemeerde schepen, en die de scheepvaart kunnen hinderen, moeten over de gehele lengte worden aangeduid door rondom zichtbare gele gewone lichten of gele vlaggen geplaatst op een onderlinge afstand van ten hoogste 50 meter en op een hoogte van ten minste 1,50 meter boven de leiding.

Hoofdstuk 4. Geluids- en lichtseinen

Artikel 32. Begripsomschrijvingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

a. fluit:

elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;

b. korte stoot:

een geluidssein van ongeveer één seconde duur;

c. lange stoot:

een geluidssein van vier tot zes seconden duur.

Artikel 33. Middelen voor geluidsseinen

1. Een schip met een lengte van 20 meter of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok. De fluit en de klok moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig op het schip zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok mag worden vervangen door een ander middel dat dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezit, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

2. Een klein schip is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven in het eerste lid, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidssein.

3. De in dit reglement vermelde geluidsseinen mogen alleen worden gegeven in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 34. Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen

1.

a. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring met een ander in zicht zijnd schip, zijn handeling door een der volgende seinen kenbaar maken:

- één korte stoot voor: ik verander mijn koers naar stuurboord;
- twee korte stoten voor: ik verander mijn koers naar bakboord;
- drie korte stoten voor: ik sla achteruit;
- vier korte stoten voor: ik kan niet manoeuvreren.

Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht, die zonodig kunnen worden herhaald.

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

- één schittering: ik verander mijn koers naar stuurboord;
- twee schitteringen: ik verander mijn koers naar bakboord;
- drie schitteringen: ik sla achteruit;
- vier schitteringen: ik kan niet manoeuvreren.

De duur van elke schittering moet ongeveer één seconde zijn, de tijdsruimte tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tijdsruimte tussen de achtereenvolgende seinen niet minder dan tien seconden.

b. Wanneer schepen die in zicht van elkaar zijn, elkaar naderen en één van die schepen de voornemens of handelingen van het andere niet begrijpt dan wel twijfelt of het andere voldoende handelingen verricht om aanvaring te voorkomen, moet eerstgenoemd schip die twijfel kenbaar maken door het geven van een reeks van ten minste vijf snel opeenvolgende zeer korte stoten. Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen. Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemd geluidsein aanvullen met een lichtsein bestaande uit een reeks van ten minste vijf snel opeenvolgende zeer korte schitteringen gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht.

c. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een werktuiglijk voortbewogen binnenschip, gelijktijdig met de gegeven geluidsseinen, lichtseinen geven van dezelfde duur met een rondom zichtbaar geel helder licht. Deze bepaling geldt niet voor de klokslagen of reeksen klokslagen.

2. Een aan de grond zittend schip, waarvan de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, moet dit aan naderende schepen kenbaar maken door vier korte stoten gevolgd door twee lange stoten.

Artikel 35. Geluidsseinen bij beperkt zicht

1. De geluidsseinen genoemd in dit artikel moeten zowel overdag als bij nacht worden gegeven in of nabij een gebied met beperkt zicht.

2.

a. Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat vaart door het water loopt moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot geven.

b. Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat varende is, doch geen vaart door het water loopt, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

c. Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip of een schip dat een ander schip sleept, dat varende is moet, in de plaats van de seinen voorgeschreven onder a en b, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven.

d. Een schip dat wordt gesleept of, in geval meer dan één schip wordt gesleept, het laatste schip van de sleep, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door drie korte stoten geven.

Indien mogelijk wordt dit sein gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

3. Een ten anker liggend schip moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut snel de klok luiden gedurende ongeveer vijf seconden. Een ten anker liggend schip mag bovendien één korte, één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

4. Een schip dat aan de grond zit moet het sein met de klok, bedoeld in het derde lid, geven en bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok, onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door een lange stoot geven.

5. Een veerpont die varende is moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut één lange stoot gevolgd door vier korte stoten geven.

Artikel 36. Aandachts- en waarschuwingsseinen

1. Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip mag elk schip een licht- of een geluidsein geven dat niet kan worden verward met een bij dit reglement voorzien sein noch met een licht of een sein dat bij de betoning of bij de bebakening in gebruik is. Het mag tevens zijn zoeklicht laten schijnen in de richting van het gevaar, zonder daardoor een ander schip te hinderen of in verwarring te brengen.

2. Een schip dat een bocht of een gedeelte van het vaarwater nadert waar het zicht is belemmerd door omstandigheden die geen verband houden met beperkt zicht, moet tijdig als waarschuwingssein één lange stoot geven.

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

4. Zonodig moeten de in dit artikel bedoelde seinen tijdig worden herhaald.

5. Het gebruik van zeer felle flikker- of zwaailichten zoals "strobe"-lichten om de aandacht te trekken, is verboden.

Artikel 37. Noodseinen

Indien een schip in nood verkeert en hulp verlangt, gebruikt, toont of geeft het de volgende seinen, hetzij gezamenlijk hetzij afzonderlijk:

a. een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;

- b. een daartoe geëigend sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden;
- c. een daartoe geëigend sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie;
- d. een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- e. langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- f. seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
- g. een licht of een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- h. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

Hoofdstuk 5. Diverse bepalingen

Artikel 38. Toegelaten afmetingen en diepgang

1. Het is verboden te varen met een schip of samenstel dat de hieronder vermelde grootst toegelaten afmetingen en diepgang overschrijdt:

a. voor zeeschepen:

lengte: 256 meter

breedte: 34 meter

diepgang: 12,25 meter in zoet water;

b. voor binnenschepen en gekoppelde samenstellen:

lengte: 140,00 meter

breedte: 23,00 meter

diepgang: 4,00 meter wat de Oostsluis betreft;

c. voor duwstellen:

lengte: 200 meter

breedte: 23 meter

diepgang: 4,00 meter wat de Oostsluis betreft;

d. diepgang op de toeleidings- en zijkanalen:

1. toeleidingskanaal naar de Middensluis: 7,25 meter

2. toeleidingskanaal naar de Oostsluis: 4,00 meter

3. Axelse Vlakte te Sluiskil: 9,00 meter
4. Zijkanaal F (naar Passluis): 2,60 meter
5. Zijkanaal G (naar Sas van Gent): 5,00 meter.

2. De grootst toegelaten diepgang geldt bij een kanaalpeil van N.A.P. + 2,13 meter. Bij een lager kanaalpeil kunnen kleinere waarden voor de grootst toegelaten diepgang gelden.

3. Bij bijzondere omstandigheden, zoals extreme waterstanden, extreme weersomstandigheden, optredende ongevallen, uitvallen van een sluis of een brug, noodzakelijke werkzaamheden in of aan de vaarweg, kunnen de in het eerste lid vermelde grootst toegelaten afmetingen en diepgang door de bevoegde autoriteit tijdelijk worden aangepast en zonodig nadere voorschriften aan de vaart worden verbonden.

4. Door de bevoegde autoriteit kunnen nadere voorschriften worden verbonden aan de vaart met schepen die vanwege hun bijzondere constructie, afmetingen, vorm of opbouw een verhoogd risico vormen.

5. Ten aanzien van de vaart met een bijzonder transport kan de bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van het eerste lid.

Artikel 39. Doorvaren van sluisen

1. Een schip moet tijdig voor het invaren van een sluis zijn gemeld bij de bevoegde autoriteit volgens de door deze gestelde regels.

2. Behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit mag een schip geen ligplaats nemen op de wachtplaats van een sluis anders dan om te worden geschut.

3. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat met een marifooninstallatie is uitgerust, uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal.

4. Tenzij de bevoegde autoriteit anders bepaalt, geschiedt het invaren in een sluis in volgorde van aankomst op een door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats. Een klein schip dat samen met andere schepen wordt geschut mag de sluis slechts invaren na deze andere schepen.

5. Recht van voorrang bij schutting hebben, in de hierna genoemde volgorde:

- a. schepen van toezichthoudende ambtenaren en brandweerboten die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;
- b. schepen waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang bij schutting heeft toegekend.

Schepen die het recht van voorrang bij schutting hebben dienen dit tijdig per marifoon kenbaar te maken.

6. De kapitein of schipper is verplicht te zorgen dat bij het invaren van een sluis de nodige meertrossen gereed worden gehouden. De kapitein van een zeeschip is bovendien verplicht te zorgen dat aan boord en op de wal het nodige daartoe bekwame personeel aanwezig is om die trossen aan te nemen en vast te maken.

7. Het is verboden zeilen te voeren bij het naderen van de wachtplaatsen, bij het in- of uitvaren van een sluis en tijdens het schutten.

8. In een sluis:

- a. moet een schip ligplaats nemen binnen de door stopstrepen of op andere wijze aangegeven grenzen;
- b. moet tijdens het vullen en het ledigen van de sluiskolk en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan een schip zodanig zijn gemeerd en moet het zijn meerdraden zodanig vieren of doorhalen, dat het niet de sluismuren, de sluisdeuren, de beschermingsinrichtingen of andere schepen kan beschadigen;
- c. mag een schip slechts voorwerpen die niet kunnen zinken als wrijfhout gebruiken;
- d. mag een schip geen water op het sluisterrein of op andere schepen storten of laten vloeien;
- e. mag een schip, zodra het is gemeerd en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, geen gebruik maken van de voortstuwingsmiddelen.

9. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van ten minste 10 meter in acht nemen ten opzichte van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder a, hetzij een rood licht of de seinvlag "B", bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert. Deze verplichting geldt niet voor schepen die hetzelfde licht of dagmerk voeren.

10. Een schip dat twee of drie blauwe lichten dan wel twee of drie blauwe kegels, bedoeld in artikel 25, tweede lid onder b en c, voert, mag een sluis niet invaren indien het niet afzonderlijk zou worden geschut. Een ander schip mag een sluis niet invaren indien het samen met een schip dat deze lichten of dagmerken voert, zou worden geschut. Het voorgaande is niet van toepassing op schepen die onderling hetzelfde sein voeren.

11. Een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, tweede lid onder a, hetzij een rood licht of de seinvlag "B", bedoeld in artikel 25, eerste lid, voert, mag een sluis niet invaren indien het samen met een passagiersschip zou worden geschut. Een passagiersschip mag een sluis niet invaren indien het samen met een schip dat deze lichten of dagmerken voert, zou worden geschut.

12. De bevoegde autoriteit kan in afwijking van het negende, tiende en elfde lid anders bepalen.

Artikel 40. Bijzondere transporten

Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de bevoegde autoriteit.

Artikel 41. Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen

1. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt en uitgerust zijn en voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.

2. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren. Ze moeten gelijkmatig gespannen worden gehouden door geschikte inrichtingen. Het koppelen en ontkoppelen moet op veilige, eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.

3. Een duwstel mag alleen van een sleepboot gebruik maken in uitzonderlijke en plaatselijke omstandigheden en wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.

4. Het is verboden met een duwstel of een gekoppeld samenstel sleepdienst te verrichten.
5. Indien aan de kop van een duwstel uitsluitend een zeeschipbak is geplaatst, dan moet deze van een kopbak zijn voorzien.
6. Het is verboden te varen met een gekoppeld samenstel dat uit meer dan twee schepen bestaat.
7. Het is verboden:
 - a. meer dan één schip te slepen;
 - b. een binnenschip te slepen waarvan de lengte meer dan 110 meter bedraagt;
 - c. te slepen indien de afstand tussen het hek van het slepende schip en de boeg van het gesleepte binnenschip meer dan 40 meter bedraagt.
8. Op een sleep dienen zodanige maatregelen getroffen te zijn dat een goede communicatie tussen het slepende schip en het gesleepte schip of drijvend voorwerp is gewaarborgd.
9. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Artikel 42. Verplichting tot wacht houden

1. Een schip dat niet varende is en dat is geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 1, 2, 3 of 4, moet onder toezicht staan van een zich voortdurend aan boord bevindende ter zake kundige wachtsman.
2. Een ander schip dat niet varende is, moet, wanneer het geen kapitein of schipper aan boord heeft, onder toezicht staan van een persoon die zonodig snel kan ingrijpen.
3. Aan boord van een schip dat niet varende is en dat is uitgerust met een marifooninstallatie, moet een persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door de bevoegde autoriteit daarop antwoord geven.
4. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Artikel 43. Meldingsplicht

1. De kapitein of schipper moet onverwijld de bevoegde autoriteit melden indien een schip
 - a. aan de grond is geraakt of gezonken, of
 - b. in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan, of
 - c. een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd, of
 - d. lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren of dreigt te verliezen, of
 - e. brand aan boord heeft, of

f. zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid van het schip of de veiligheid door die schade wordt beïnvloed, of

g. een hindernis in de vaarweg aantreft.

2. Wanneer er tevens gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de kapitein of schipper bovendien de naderende vaart waarschuwen.

Artikel 43a. Melding gegevens

1. Een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert of een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievewet 1981 van 300 of meer, vaart geen aan het kanaal gelegen haven, ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats binnen, voordat de kapitein, de exploitant of de agent aan de bevoegde autoriteit van de eerste bestemming de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld omtrent het schip, de positie, het tijdstip van aankomst en vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

2. De in het eerste lid bedoelde melding geschiedt:

a. door een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was, bij die afvaart, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee;

b. door een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievewet 1981 van 300 of meer dat geen bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. ten minste vierentwintig uur voor aankomst, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of

3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

3. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, deelt voor de afvaart van dat schip uit een aan het kanaal gelegen haven, ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats, aan de bevoegde autoriteit de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens mede omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

4. De in het eerste lid bedoelde meldingsplicht is niet van toepassing op een in aanloop zijnd schip dat zich reeds op grond van het Scheepvaartreglement territoriale zee heeft gemeld.

5. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de in het eerste en het derde lid bedoelde meldingsplichten met betrekking tot een zeeschip als bedoeld in die leden, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste en tweede lid, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

6. De bevoegde autoriteit trekt de ontheffing in wanneer niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het vijfde lid.

7. Het eerste en derde lid zijn niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van richtlijn nr. 2002/59/EG.

Artikel 43b [Vervallen per 29-10-2004]

Artikel 44. Buitenboord steken van voorwerpen

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.

2. Een schip moet een anker waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel inhieuwen.

Artikel 45. Vrijmaken van het vaarwater

1. De kapitein of schipper moet de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken, indien een schip is vastgevaren of gezonken, of indien een door een schip verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperreren.

2. Het eerste lid geldt ook voor de kapitein of schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrerbaar wordt.

3. Indien vanaf een schip stoffen of voorwerpen te water raken, moet de kapitein of schipper er voor zorgen dat deze zo spoedig mogelijk worden opgeruimd.

4. Bij de in het eerste, tweede en derde lid gestelde verplichtingen moeten de aanwijzingen van de bevoegde autoriteit worden opgevolgd.

Artikel 46. Laden en lossen

Schepen mogen alleen geladen of gelost worden op de daartoe bestemde of door de bevoegde autoriteit aangewezen plaatsen.

Artikel 47. Werkzaamheden op of aan schepen

Het is verboden herstellings-, schoonmaak-, ontgassings-, ontsmettings- of andere werkzaamheden op of aan schepen te verrichten wanneer deze gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kunnen opleveren, tenzij die werkzaamheden plaatsvinden:

a. met toestemming van de bevoegde autoriteit, of

b. op een scheepswerf dan wel op of aan het terrein van een herstellingsinrichting.

Artikel 48. Diverse activiteiten

Behoudens vergunning van de bevoegde autoriteit is het verboden:

- a. een schip op een ligplaats te gebruiken als opslagplaats of voor het uitoefenen van een bedrijf;
- b. met een schip, al dan niet varend, goederen of diensten aan te bieden;
- c. schepen te slopen;
- d. zich met een schip te vestigen tot het houden van vast verblijf of het verlenen van huisvesting;
- e. een schip vanaf de wal te water te laten of met een schip proef te draaien.

Artikel 49. Bijzondere gebeurtenissen

Zonder vergunning van de bevoegde autoriteit is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

Artikel 49a. Afwijken van voorschriften door handhavingsdiensten, brandweer en schepen bestemd tot inzet bij calamiteiten [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

1. Schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en reddingsvaartuigen betrokken bij reddingsoperaties mogen, behoudens het bepaalde in artikel 3, afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is.
2. Artikel 31, eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op schepen van de brandweer die hulp bieden of daartoe op weg zijn en op reddingsvaartuigen die betrokken zijn bij een reddingsoperatie met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde.

Artikel 49b. Watersport [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

1. Zwemmen, onderwatersport, watersport zonder gebruik te maken van een schip, waterskiën of doen waterskiën of op soortgelijke wijze van het vaarwater gebruik maken of gebruik doen maken, varen met een waterscooter, varen met een zeilplank of varen met een door een vlieger voortbewogen plank, vinden niet plaats in het toepassingsgebied als omschreven in artikel 1, eerste lid.
2. De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het eerste lid.

Artikel 50. Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen

Aan toestemmingen, ontheffingen en vergunningen kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 51. Verkeerstekens

De verkeerstekens die kunnen worden aangebracht en hun betekenis zijn vermeld in de bij dit besluit behorende bijlagen 5 en 6.

Artikel 51a. Bescherming van verkeerstekens [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

Een schip gebruikt geen verkeerstekens om daaraan te meren of daaraan te verhalen, beschadigt ze niet en maakt ze niet ongeschikt voor hun bestemming.

Artikel 51b. Belading [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

1. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken, dan wel indien het zodanig is beladen dat het een geringer vrijboord heeft dan blijktens de afgegeven certificaten is toegestaan.

2. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid, neemt een binnenschip niet deel aan de scheepvaart indien aan boord niet aanwezig zijn:

a. het certificaat van onderzoek overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van de Binnenvaartwet;

b. het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand;

c. de stabiliteitsberekening, met inbegrip van de daarbij gebruikte berekeningsmethode en het resultaat daarvan, voor de actuele, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand.

Artikel 52. Te beschermen belangen

1. Toepassing van de artikelen 47, 48 en 51 kan, behalve in het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, geschieden in het belang van:

a. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bereikbaarheid daarvan;

b. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

2. Toepassing van de artikelen 47, 48 en 51 ten behoeve van een in het eerste lid genoemd belang kan mede geschieden in het belang van het voorkomen of beperken van:

a. hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;

b. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

Artikel 53. Aanwijzingen en bekendmakingen

1. In het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer alsmede in het belang van de instandhouding van de werken kunnen verkeersaanwijzingen worden gegeven.

2. De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de in het eerste lid bedoelde belangen voor bijzondere situaties tijdelijke voorschriften vaststellen, die als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven.

3. De bekendmakingen, bedoeld in het tweede lid, worden gepubliceerd in de Staatscourant.

4. Kapiteins en schippers moeten aan de verkeersaanwijzingen gevolg geven en de tijdelijke voorschriften naleven.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 54. Verplichting tot aan boord hebben van een reglement

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, waarop dit reglement van toepassing is, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn dat op eerste aanvraag van een opsporingsambtenaar ter inzage moet worden gegeven.

Artikel 55. Strafbare feiten

Overtreding van de bij of krachtens dit reglement vastgestelde bepalingen, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 2a, 3, eerste, derde en achtste lid, 4, 11, 19, eerste lid, 21, eerste lid, 22, 30, derde lid, onder c, 32, 38, tweede tot en met vijfde lid, 39, twaalfde lid, 41, negende lid, 42, vierde lid, 50, 51, 52, 53, eerste tot en met derde lid, 55 tot en met 59, alsmede overtreding van de aan een vergunning, ontheffing of toestemming verbonden voorschriften, met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 43a, vijfde lid, is een strafbaar feit.

Artikel 56. Intrekking Vaarreglement en Bijzonder reglement van politie

Het Vaarreglement, vastgesteld bij koninklijk besluit van 8 maart 1965 (Stb. 133) en het Bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsche gedeelte van het kanaal van Gent naar Ter Neuzen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 27 januari 1912 (Stb. 16) worden ingetrokken.

Artikel 57. Wijziging Bijzonder reglement kleine vaartuigen

[Bevat wijzigingen in andere regelgeving]

Artikel 58. Inwerkingtreding

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

Artikel 59. Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als: Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

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

's-Gravenhage, 11 december 1991

BEATRIX

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

Uitgegeven de zestiende januari 1992
De Minister van Justitie a.i.,
C.I. Dales

Bijlagen niet opgenomen