

Besluit van 15 januari 1992, houdende een reglement voor de scheepvaart op de Westerschelde
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 30.056/90,
Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;
Gelet op de artikelen 4 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (*Stb.* 1988, 352);
De Raad van State gehoord (advies van 29 mei 1990, no. W09.90.0030);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 januari 1992, nr. DGSM/J
31.881/92 Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;
Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de Westerschelde met haar mondingen, met inbegrip van het gedeelte van de territoriale zee dat wordt begrensd door de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°37'.0 N, 03°27'.2 O, vandaar naar 51°35'.6 N, 03°23'.3 O, vandaar naar 51°34'.0 N, 03°22'.2 O, vandaar naar 51°24'.7 N, 03°17'.9 O en vandaar naar grenspaal 369.

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 lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de Rijkshavenmeester Westerschelde wordt aangegeven overeenkomstig de door hem 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, uitgezonderd een sleepboot, een duwboot en een schip bezig met de uitoefening van de visserij;

h. samenstel:

een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

i. schip bezig met de uitoefening van de visserij:

een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

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 of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;

l. werktuiglijk voortbewogen schip:

een schip, dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

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

p. 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);

q. 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. Rijkshavenmeester Westerschelde:

de functionaris die door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat als zodanig is aangewezen.

b. kapitein of schipper:

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

c. vaarwater:

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

d. vaargeul:

het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;

e. hoofdvaargeul en nevenvaargeul:

de vaargeulen als zodanig aangeduid door de Rijkshavenmeester Westerschelde;

f. varende:

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

g. assisteren:

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

h. 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;

i. lengte en breedte van een schip:

de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

j. schepen in zicht van elkaar:

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

k. beperkt zicht:

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

l. opdraaien:

het schip dat vóór stroom of op stil water varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

m. kop vóór nemen:

het schip dat tegen stroom varende is verandert zodanig van vaarrichting dat het vóór stroom komt te varen.

n. verkeersaanwijzing:

een door of namens de Rijkshavenmeester Westerschelde 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.

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. 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.

2. 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 afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

3. De leden van de bemanning zijn verplicht te gehoorzamen aan de bevelen van de kapitein of de

schipper die hun ter naleving van de voorschriften van dit reglement worden gegeven; zij moeten tot deze naleving, ook zonder bevel, hun volle medewerking verlenen.

Hoofdstuk 2. Voorschriften betreffende het uitwijken

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 vermindering van aanvaring en kan worden gestopt binnen een aan 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, zee, stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

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

b. bovendien, door schepen uitgerust met een goed werkende radarinstallatie:

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.

2. Bovendien, om een veilige vaart in de hoofdvaargeul te kunnen aanhouden:

a. moet een schip met een lengte van 12 meter of meer dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, door een genoegzaam krachtige en gebruiksklare motor kunnen worden voortbewogen;

b. moet een schip met een lengte van minder dan 12 meter dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, voorzien zijn van een motor die:

1°. voor onmiddellijk gebruik gereed is;

2°. het schip in staat stelt een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water te kunnen handhaven.

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

4.

a. Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte, bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende schip gaande houden totdat het vóór stroom varende schip de engte of de bocht is doorgevaren ofwel de aanlegplaats is voorbijgevaren.

b. Wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een bocht waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de bocht vrij is.

c. Wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring 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.

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

6. Het is verboden een schip dwarsstrooms te laten drijven. Dit verbod geldt niet voor verplaatsingen over korte afstand.

7. Het is verboden te ankeren dan wel enig tuig over de grond te laten slepen binnen de afstand van 200 meter boven tot 200 meter beneden de plaats waar een kabel of een leiding is gelegen.

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 vermindering van aanvaring

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

2. Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering 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 vermindering 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 een vaargeul

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

2. Met uitzondering van een schip met een lengte van minder dan 12 meter, moet elk schip stroomopwaarts van het Oude Hoofd van Walsoorden, dat buiten de vaargeul varende is en de richting ervan volgt stuurboordswal houden zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

3. Een schip met een lengte van minder dan 12 meter, stroomopwaarts van het Oude Hoofd van Walsoorden of in de Sardijngeul en het Oostgat tussen de parallel van het licht "Noorderhoofd" en de parallel van het licht "Leugenaar", moet zich waar dit veilig en uitvoerbaar is uit de hoofdvaargeul verwijderd houden.

4. Behoudens het gestelde in artikel 18 voor onmanoeuvreerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en kleine schepen:

a. mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en ervan de richting 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 de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;

b. mag een schip dat een vaargeul wil binnenvaren de koerslijn van een schip dat in die vaargeul vaart en ervan de richting 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 de vaargeul binnenvaart, uitwijken voor een schip dat de vaargeul volgt;

c. mag een schip dat een vaargeul wil verlaten de koerslijn van een schip dat buiten die vaargeul vaart en ervan de richting 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 de vaargeul verlaat, uitwijken voor bedoeld schip dat buiten de vaargeul vaart.

5. Schepen moeten, indien voor hen geen bepaalde ankerplaats door de Rijkshavenmeester Westerschelde is aangewezen, deze kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten zij ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk langs de zijde daarvan zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

6. Schepen mogen zich zonder de toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde niet vóór of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen ophouden, ankeren of vastmaken zodanig dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden.

7. Tenzij met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde is het een niet-gemeerd schip verboden te laden, te lossen of te bunkeren. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

8. 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 met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

9. Het eerste lid is niet van toepassing op door de Rijkshavenmeester Westerschelde aan te duiden reddingsschepen die in de Sardijngeul en het Oostgat opereren.

Artikel 10. Opdraaien en kop vóór nemen

1. Een schip dat vóór stroom vaart en dat wil opdraaien 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 opdraaien respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. Elk in de nabijheid tegen stroom varend schip moet in dat geval gaande houden en elk ander in de nabijheid vóór stroom varend schip zijn vaart minderen tot het opdraaiende schip geen hinder tot doorvaren meer vormt.

2. Een schip dat wil opdraaien over stil water 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 opdraaien respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. In de nabijheid zijnde schepen moeten zo nodig ruimte maken.

3. Een schip mag slechts kop vóór nemen indien daardoor andere schepen niet worden gehinderd. Bovendien moet het, mede bij vertrek van een anker- of meerplaats, zijn bedoeling van kop vóór te nemen eveneens kenbaar maken aan de in de nabijheid zijnde schepen door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte, indien het kop vóór nemen respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

4. Het is verboden met een schip vóór een havenmond op te draaien of kop vóór te nemen wanneer andere schepen die havenmond aanlopen of verlaten.

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. Zeilschepen

Wanneer twee zeilschepen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden onderstaande regelen:

a. Indien één der zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordwal houdt, moet het andere zeilschip uitwijken.

b. Indien geen van beide zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul de stuurboordwal houdt:

1°. ingeval beide zeilschepen over verschillende boeg liggen, moet het zeilschip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het zeilschip dat over bakboordboeg ligt;

2°. ingeval beide zeilschepen over dezelfde boeg liggen, moet het zeilschip aan loefzijde uitwijken voor het zeilschip aan lij;

3°. ingeval een zeilschip dat over stuurboordboeg ligt, aan zijn loefzijde een zeilschip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat zeilschip over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, moet het daarvoor uitwijken;

4°. in dit artikel wordt onder loefzijde verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, ingeval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die waarover het grootste langscheepse zeil bijstaat.

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

1. Onafhankelijk van hetgeen is voorgeschreven in hoofdstuk 2, afdelingen 1 en 2, alsmede in artikel 42, moet elk schip dat een ander schip oploopt, 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, dit 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 werktuiglijk voortbewogen 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 noodzakelijk maken, 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 zeilschip moet een ander schip bovenwinds oplopen en zijn voornemen, naargelang de omstandigheid, kenbaar maken door het geluidsein omschreven in het vierde of vijfde lid.

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. Dit artikel is niet van toepassing op een schip dat binnen de vaargeul een buiten de vaargeul varende schip oploopt en omgekeerd.

10. 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 zulks gevaar voor aanvaring medebrengt moet, behalve waar artikel 9, vierde 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 tengevolge 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

Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:

a. moet een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;
- een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul;

b. moet een zeilschip dat varende is, uitwijken voor de in het eerste lid genoemde schepen, met inbegrip van een werktuiglijk voortbewogen schip;

c.

1°. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;
- een werktuiglijk voortbewogen schip;
- een zeilschip;

2°. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul, voor zover mogelijk, uitwijken voor:

- een onmanoeuvrerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvrerbaar schip;

d.

1°. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;

2°. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is en in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvreerbaar schip dat in de vaargeul in bedrijf is en ten anker ligt, zijn voornemen dit laatste voorbij te varen te kennen geven door een geluidsein van drie korte stoten gevolgd door één lange. In dat geval moet het beperkt manoeuvreerbare schip zich zo spoedig mogelijk naar de rand van de vaargeul begeven;

3°. mag een bovenmaats zeeschip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen;

e.

1°. moet een beperkt manoeuvreerbaar schip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvreerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

2°. mag een beperkt manoeuvreerbaar schip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen;

f. moeten een draagvleugelboot en een luchtkussenvaarttuig aan andere schepen de ruimte laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren;

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

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. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.

3. 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 vermindering daarvan nemen.

4. 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.

Hoofdstuk 3. Lichten en dagmerken

Artikel 20. Toepassing

1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde 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 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, behalve lichten die niet kunnen worden verward met bebakenings- of betonningslichten of met de in deze voorschriften omschreven lichten, waarvan de zichtbaarheid of het kenmerkend karakter niet mogen worden aangetast of waardoor het houden van goede uitkijk niet wordt belemmerd.

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 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, tenzij deze niet kunnen worden verward met de in deze voorschriften omschreven dagmerken, waarvan de zichtbaarheid of het kenmerkend karakter niet mogen worden aangetast of waardoor het houden van goede uitkijk niet wordt belemmerd.

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° 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°, van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsrichting;

c. heklicht:

een wit helder 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° 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 is bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben:

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

2°. een cilinder: 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 in 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 de lichten en dagmerken te voeren als voorzien bij het tweede en derde lid, mogen dagmerken met kleinere afmetingen passend bij de grootte van het schip worden gebruikt en mogen de onderlinge afstanden tussen de lichten of dagmerken dienovereenkomstig worden vermindert.

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 1 000 meter, 2.000 meter en 3.000 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. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.
5. Samenstellen van varende, langs zij 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 voortstuwend 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 gekoppeld 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 wit 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 bij 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 2 meter op een schip met een lengte van minder dan 50 meter en op een hoogte van ten minste 3 meter op een schip met een lengte van 50 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 sleeplicht.
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.
 - a. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 4 meter. Een binnenschip met een lengte van meer dan 110 meter dat wordt gesleept, moet twee dergelijke lichten voeren, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte. Het laatste binnenschip van een sleep moet bovendien het heklicht voeren.
 - b. Elk binnenschip dat wordt gesleept, moet als dagmerk een gele bal voeren, daar waar deze het best kan worden gezien.
8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dit 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.

Artikel 25. Zeilschepen

1. Een zeilschip met een lengte van 20 meter of meer dat varende is, moet voeren de zijdelichten en het heklicht zomede, aan of nabij de top van de mast, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen.
2. Een schip dat onder zeil is en tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, moet op het voorschip, daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel voeren met de punt naar beneden.

Artikel 26. Schepen bezig met de uitoefening van de visserij

Een schip bezig met de uitoefening van de visserij moet voeren:

- a. twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere; een schip met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van het hierboven vermelde dagmerk een mand voeren;
- b. ingeval het vaart door het water loopt, tevens de zijdelichten en het heklicht.

Artikel 27. Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvreerbare schepen en bijzondere transporten

1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:
 - a. twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, 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.

2. Een beperkt manoeuvreerbaar 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 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, moeten ze, ter aanduiding van de ligging ervan, worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel helder licht.

3. Een bijzonder transport moet de lichten of de dagmerken voeren voorgeschreven voor een onmanoeuvreerbaar 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 cilinder.

Artikel 29. Loodsschepen

1. Een loodsschip, bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet voeren:

a. aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;

b. wanneer het varende is, tevens de zijdelichten en het heklicht;

c. wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten voorgeschreven onder a, de lichten of het dagmerk voorgeschreven voor een ten anker liggend schip.

2. Een loodsschip, niet bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet de lichten of dagmerken voeren voorgeschreven voor een schip van zijn soort en lengte.

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 voeren op het voorschip of daar waar het trekkend anker uitstaat, op een hoogte van ten minste 3 m, een rondom zichtbaar wit helder licht of een bal en op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uitstaat, een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 m lager dan het eerstgenoemde licht. Wanneer schepen gekoppeld ten anker liggen, moet elk van die schepen de lichten of het dagmerk voeren als hierbovenomschreven.

2. Gemeerde schepen

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.

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 ankerlichten als bedoeld 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 of het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevaaren, 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 Rijkshavenmeester Westerschelde 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.

e. In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het schip of het obstakel worden aangeduid door betoning volgens het IALA maritiem betonningsstelsel voor zone A.

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 politie-opdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken elders voorgeschreven door dit reglement, een blauw 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 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 snel 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. Drijvende leidingen, vast verbonden aan de wal of aan ten anker liggende dan wel gemeerde schepen, 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.

5. Een zeeschip geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage 1, moet, behalve de lichten en dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren:

a. een rondom zichtbaar rood helder licht, daar waar dit het best kan worden gezien, op een hoogte van ten minste 6 meter;

b. een seinvlag B van het Internationaal seinboek.

6.

a. Een binnenschip geladen met bepaalde brandbare stoffen, 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 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 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: 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 vijfde of het zesde 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 vijfde of zesde 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 moet ten minste gelijk zijn aan die van blauwe gewone lichten.

7. Het vijfde en zesde 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.

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; een schip met een lengte van 100 meter of meer moet tevens zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De fluit, de klok en de gong moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig op het schip zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen, die dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezitten, 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 bij 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. Manoeuvree-, waarschuwings- en bijzondere seinen

1. Manoeuvree- en waarschuwingsseinen

a. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een varende 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 klein schip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

Een zeeschip mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht, die zo nodig 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 klok- en gongslagen of reeksen klok- en gongslagen.

2. Bijzondere geluidsseinen

a. 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.

b. Een zeeschip, dat wordt geassisteerd of dat wordt gesleept, mag aan de sleepboten en deze mogen aan het zeeschip de volgende geluidsseinen geven:

- één korte stoot van het zeeschip om aan te geven: "De vóórsleepboten moeten het voorschip stuurboord uit trekken";
- twee korte stoten van het zeeschip om aan te geven: "De vóórsleepboten moeten het voorschip bakboord uit trekken";
- één korte stoot en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: "De achtersleepboten moeten het achterschip bakboord uit trekken";
- twee korte stoten en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: "De achtersleepboten moeten het achterschip stuurboord uit trekken";
- een reeks korte stoten van het zeeschip om aan te geven: "De sleepboten moeten ophouden met trekken";
- een reeks korte stoten van een achtersleepboot om aan te geven:

"Het schip komt te ver achteruit"; - een reeks korte stoten van een vóórsleepboot om aan te geven: "Het schip komt te ver vooruit".

De sleepboten moeten het door het zeeschip gegeven geluidsein herhalen.

Artikel 35. Geluidsseinen bij beperkt zicht

1. In of nabij een gebied met beperkt zicht moeten zowel overdag als bij nacht de onderstaande voorschriften in acht worden genomen.

2. Door schepen die varende zijn

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 moet, wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

c. Een onmanoeuvreerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij of een schip dat een ander schip sleept moet, in 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 gesleept wordt of, ingeval 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. Door ten anker liggende schepen

Een ten anker liggend schip moet, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden.

Op een schip met een lengte van 100 meter of meer wordt de klok geluid op het voorschip of daar waar het trekkend anker uit staat en wordt, onmiddellijk na het luiden van de klok, de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel geluid op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend

anker niet daar uit staat.

Een ten anker liggend schip mag bovendien één korte, één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

4. Door aan de grond zittende schepen

Een aan de grond zittend schip moet het sein met de klok geven en, indien vereist, het sein met de gong, zoals voorgeschreven bij het derde lid, 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 één lange stoot geven.

5. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij wanneer ten anker en een beperkt manoeuvreerbaar schip dat werkzaamheden uitvoert terwijl ten anker, moeten de seinen geven voorgeschreven bij het tweede lid, onder c.

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 geluidssein 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 de vaargeul nadert waar het zicht is belemmerd door omstandigheden die geen verband houden met beperkt zicht, moet tijdig als waarschuwingssein een 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 aanvaring.

4. Zo nodig 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 sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ...---... (S.O.S.) van de Morse code;

c. een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord "meedee";

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 dan wel een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;

h. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

Hoofdstuk 5. Duwvaart

Artikel 38. Begripsomschrijvingen

1. In dit reglement wordt verstaan onder:

a. duwstel:

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

b. duwboot:

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

2. Behoudens waar afzonderlijke bepalingen voor duwstallen zijn gesteld wordt voor de toepassing van dit reglement een duwstel als één schip beschouwd.

Artikel 39. Lichten voor duwstallen

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, voor zover 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 zijanten 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.

Hoofdstuk 6. Bepalingen voor kleine schepen

Artikel 40. Toepassing

Dit hoofdstuk stelt de bepalingen voor zover die voor kleine schepen afwijken van hetgeen elders in dit reglement is voorgeschreven.

Artikel 41. Lichten en dagmerken

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 dan 7 meter en de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijlen (13 kilometer) per uur, mag, in plaats van de bij 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 bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.

4. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet 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 zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter 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 zijn 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.

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. Een klein schip behoeft de voorgeschreven dagmerken niet te voeren, behalve de bij artikel 25, tweede lid, en artikel 31, vijfde of zesde lid, voorgeschreven dagmerken die van kleinere afmetingen mogen zijn.

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

Artikel 42. Vaarregels

1. 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 het andere schip uitwijken.

2. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in het eerste lid:

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

3. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in het eerste 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.

4. Een klein schip dat ingevolge het bij het eerste, tweede of derde lid gestelde verplicht is uit te wijken, moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit mogelijk maken, vermijden vóór het andere schip over te lopen.

5. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 meter elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat moet, behoudens in het geval genoemd in het eerste 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 uitwijken 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.

Hoofdstuk 7. Bijzondere bepalingen voor het redegebied Vlissingen

Artikel 43. Redegebied Vlissingen; voorzorgsgebied

1. Het redegebied Vlissingen wordt begrensd:

- a. aan de noordzijde door de lijn lopende langs de wal van Walcheren, over de koppen van de havendammen van de Koopmanshaven, de koppen van de havendammen van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren, en de koppen van de havendammen van de Sloehaven;
- b. aan de westzijde door de meridiaan van het licht "Kruishoofd" op de wal van Zeeuws-Vlaanderen tot de positie 51°26'.3 N., 03°28'.3 O., en vervolgens door de lijn in ongeveer noordoostelijke richting over de positie 51°27'.6 N., 03°31'.3 O. naar de wal van Walcheren;
- c. aan de oostzijde door de meridiaan van het groene havenlicht van de Sloehaven;
- d. aan de zuidzijde door de lijn lopende langs de wal van Zeeuws-Vlaanderen en over de koppen van de havendammen van de veerhaven van Breskens en vervolgens door de parallel van het rode havenlicht van deze veerhaven.

2. Als voorzorgsgebied wordt aangeduid het gedeelte van het redegebied Vlissingen, dat als volgt wordt begrensd:

- a. aan de noordzijde door de lijn gaande over de boeien W 6, W 8, W 10, W 12, SG-W, SG 5, SG 3, SG 1, OG 19, OG 17, OG 15 tot aan het snijpunt met de lijn gaande over de boeien "Trawl" en OG 6, vervolgens in ongeveer noordoostelijke richting gaande tot aan de boei OG 6, vervolgens gaande over de boei SG 2 en over het worteleinde van het Leugenaarshoofd, vervolgens gaande langs de wal van Walcheren, over de koppen van de havendammen van de Koopmanshaven, de koppen van de havendammen van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren, de koppen van de havendammen van de Sloehaven en over de tussenliggende betonning;
- b. aan de oostzijde door de meridiaan van het groene havenlicht van de Sloehaven;
- c. aan de zuidzijde door de lijn gaande over de boeien 7, 5, 3, 1, H-SS, Songa, W9 en W7;
- d. aan de westzijde door de meridiaan van het licht "Kruishoofd" op de wal van Zeeuws-Vlaanderen.

De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ter vervanging van bedoelde boeien en tonnen andere punten ter begrenzing van het voorzorgsgebied vaststellen.

3. Het voorzorgsgebied wordt beschouwd als hoofdvaargeul.

4. Op het redegebied Vlissingen zijn artikel 9, eerste en vierde lid, onder a, en artikel 18, onder d 3° en e 2°, niet van toepassing.

Artikel 44. Uitoefening van de visserij

Een schip bezig met de uitoefening van de visserij in het redegebied Vlissingen dat buiten het voorzorgsgebied is gelegen, mag de bewegingen van elk ander dan een klein schip niet belemmeren.

Artikel 45. Gedrag in het voorzorgsgebied

1. Een schip met oostelijke koers moet zoveel als mogelijk vermijden te varen ten noorden van de lijn lopende van een punt 600 meter ten zuiden van het westelijke hoofd van de Koopmanshaven te Vlissingen naar een punt 600 meter ten zuiden van het rode licht van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren.
2. Een schip met westelijke koers moet zoveel als mogelijk vermijden te varen ten zuiden van de bij het eerste lid vermelde lijn, met dien verstande dat een schip dat het voornemen heeft door de Wielingen te varen deze lijn reeds mag overschrijden voordat het de westelijke grens daarvan heeft bereikt.
3. Een schip dat van loods moet verwisselen, moet zoveel als mogelijk vermijden een ander schip op te lopen.

Artikel 46. Waarschuwing dat schepen uit de Sardijngeul komen

Wanneer aan de radartoren, die zich langs de boulevard te Vlissingen bevindt, een geel schitterlicht wordt getoond ter aanduiding dat uit zee komende schepen over de Galgeput of de Sardijngeul naderen, moet een naar zee gaand schip dat wil opdraaien daarbij vermijden ten westen van het sectorlicht op het westelijke hoofd van de Koopmanshaven te Vlissingen te komen.

Artikel 47. Verbod tot ankeren

1. In het voorzorgsgebied mag een schip niet ankeren.
2. Buiten het voorzorgsgebied mag een schip niet ankeren in een strook die aan de noordzijde wordt begrensd door de zuidgrens van de vaargeul van het voorzorgsgebied. De westelijke grens loopt langs de lijn westkop veerhaven Breskens en de radartoren aan de boulevard te Vlissingen, de oostelijke grens langs de lijn over de toren van de hervormde kerk te Breskens en het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen.
3. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de bij het eerste en tweede lid gestelde verboden.

Artikel 48. Seinen ter aanduiding door welk zeegat een naar zee varend schip het redegebied Vlissingen zal verlaten

1. In het redegebied Vlissingen moet een naar zee varend schip, behalve een klein schip, ter aanduiding dat het voornemens is het Oostgat te kiezen, bij nacht één rondom zichtbaar groen gewoon licht voeren of overdag de seinvlag O van het Internationaal seinboek.
2. Het bij het eerste lid bedoelde licht moet worden gevoerd zo hoog mogelijk daar waar dit het best kan worden gezien, doch ten minste 2 m boven de zijdelichten. Indien ten gevolge van de weersomstandigheden verwarring met de zijdelichten zou kunnen ontstaan, mag bedoeld licht niet worden gevoerd.

Artikel 49. Seinen bij kompasstellen

Een schip dat in het redegebied Vlissingen bezig is met kompasstellen of met calibreren van de richtingszoeker moet bij nacht één of meer groene, heldere flikkerlichten voeren zodanig geplaatst dat ten minste één van deze lichten rondom zichtbaar is of overdag het tweevlagssein OQ van het Internationaal seinboek.

Hoofdstuk 8. Diverse bepalingen

Artikel 50. Verplichting tot wacht houden

1. Tenzij door de Rijkshavenmeester Westerschelde daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip een persoon aanwezig zijn die de wacht houdt en die, bij aanroepen door de Rijkshavenmeester Westerschelde of een opsporingsambtenaar verplicht is antwoord te geven.
2. Tenzij door de Rijkshavenmeester Westerschelde daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend zeeschip uitgerust met een marifooninstallatie de bij het eerste lid genoemde of een andere persoon luisterwacht houden op een door de Rijkshavenmeester Westerschelde daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door de Rijkshavenmeester Westerschelde daarop antwoord geven.

Artikel 51. Meldingsplicht

1. De kapitein of schipper van een schip dat behoort tot een door de Rijkshavenmeester Westerschelde aangewezen categorie van schepen, moet zich in de door de Rijkshavenmeester Westerschelde aangegeven gevallen melden op het door deze aangewezen marifoonkanaal.
2. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan nadere voorschriften stellen met betrekking tot de inhoud van de melding en de wijze waarop de melding dient plaats te vinden.
3. De kapitein of schipper moet onverwijld de Rijkshavenmeester Westerschelde 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 ervan of de veiligheid daardoor wordt beïnvloed, of
- g. een hindernis in de vaarweg aantreft.

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

Artikel 51a. Melding gegevens

1. Een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert of een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer, vaart geen in het gebied waarop dit reglement van toepassing is gelegen ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats of een aan dat gebied grenzende haven binnen, voordat de kapitein, de exploitant of de agent aan de Rijkshavenmeester Westerschelde 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 Meetbrievenwet 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. Onverminderd het eerste lid, meldt de kapitein van een schip als bedoeld in dat lid, dat op weg is naar het gebied waarop dit reglement van toepassing is, voor vertrek van een ankerplaats gelegen in de Nederlandse territoriale zee de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens aan de Rijkshavenmeester Westerschelde.

4. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, deelt voor de afvaart van dat schip van een in het gebied waarop dit reglement van toepassing is gelegen ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats, aan de Rijkshavenmeester Westerschelde 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.

5. De in het eerste en het derde 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.

6. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de in het eerste en vierde 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 lid, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

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

8. Het eerste, derde en vierde lid zijn niet van toepassing op:

a. een oorlogsschip, een ander marineschip of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;

b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;

c. een visserschip;

d. een pleziervaarttuig met een lengte van minder dan 45 meter.

Artikel 51b [Vervallen per 29-10-2004]

Artikel 52. Bijzondere transporten

1. Een bijzonder transport mag slechts varen met toestemming van de Rijkshavenmeester Westerschelde.

2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 53. Bijzondere gebeurtenissen

1. Zonder vergunning van de Rijkshavenmeester Westerschelde is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

2. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 54. Verkeersaanwijzingen

1. Kapiteins en schippers zijn verplicht de verkeersaanwijzingen op te volgen welke in bijzondere gevallen door of namens de Rijkshavenmeester Westerschelde met betrekking tot de doorvaart worden gegeven in het belang van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.

2. Onder de in het eerste lid genoemde verkeersaanwijzingen worden mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart van bedoelde Rijkshavenmeester Westerschelde die worden gepubliceerd in de *Staatscourant* en die worden opgenomen in de Berichten aan de Scheepvaart.

Hoofdstuk 9. Slotbepalingen

Artikel 55. Verplichting tot aan boord hebben van reglement en zeekaart

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, waarop dit reglement van toepassing is, moeten een bijgewerkt exemplaar van dit reglement en de meest recente uitgave van, of een volledig bijgewerkte zeekaart van het in artikel 1 genoemde gebied aanwezig zijn; deze moeten op eerste aanvraag van een opsporingsambtenaar ter inzage worden gegeven.

Artikel 56. Strafbare feiten

Overtreding van de bij of krachtens dit reglement vastgestelde bepalingen, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 2a, 3, tweede lid, 4, 9, achtste lid, 11, 13, negende lid, 19, eerste lid, 21, eerste lid, 22, 30, derde lid onder c, 31, tweede lid, 32, 38, 40, 43, 47, derde lid, 52, tweede lid, 53, tweede lid, 54, tweede lid, 56 tot en met 60, 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 51a, zesde lid, is een strafbaar feit.

Artikel 57. Kaart Redegebied Vlissingen

Bij dit besluit is als bijlage 5 een kaart van het Redegebied Vlissingen gevoegd.

Artikel 58. Intrekking Scheepvaartreglement Westerschelde

Het Scheepvaartreglement Westerschelde (*Stb.* 1981, 620) wordt ingetrokken.

Artikel 59. Inwerkingtreding

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

Artikel 60. Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als: Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

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

's-Gravenhage, 15 januari 1992

Beatrix

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

Uitgegeven de elfde februari 1992

De Minister van Justitie,

E. M. H. Hirsch Ballin

Bijlage 1. Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 31, vijfde lid, zijn:

1. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.1 en 1.5 van de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto;

2. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3 of 1.4 of stoffen van klasse 5.2, deze laatste voor zover de verpakking overeenkomstig de IMDG-Code moet zijn voorzien van een gevaarsetiket: ontplofbaar, indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto;

3. Stoffen van klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-Code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket: giftig, indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto.

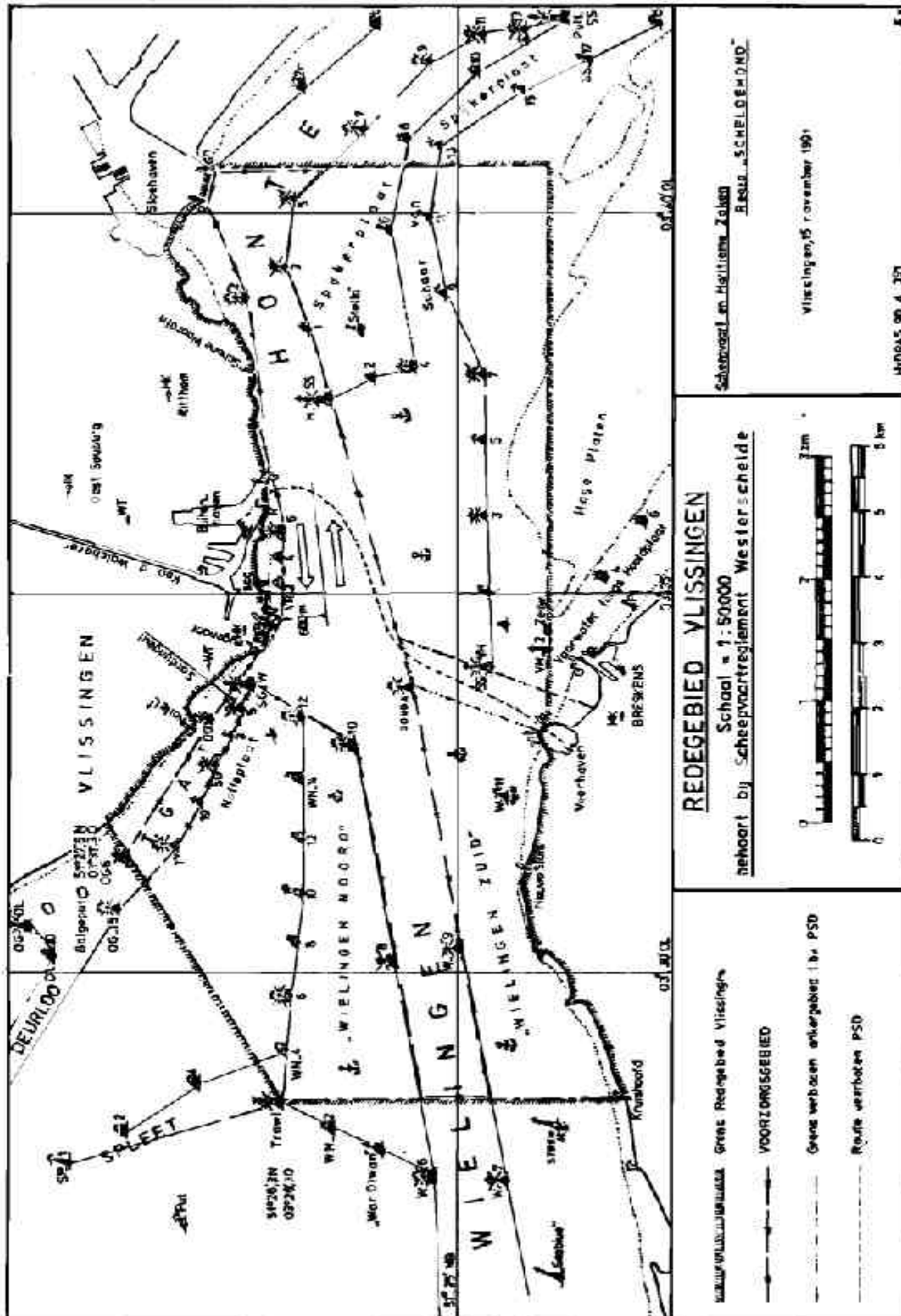
4. Stoffen behorende tot één der gevarenklassen van de IMDG-Code, voor zover deze in bulk per tankschip worden vervoerd, ongeacht de hoeveelheid. ¹⁾

¹⁾ De klassificatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (*Stcrt.* 1985, 140).

Bijlage 2
[Vervallen.]

Bijlage 3
[Vervallen.]

Bijlage 4
[Vervallen.]



REDEGEBIED VLISSINGEN

Schaal = 1:50000

behaart bij Scheepvaartregiment Westerschelde



- Grens Redegebed Vlissingen
- VOORTDRAGSGEBIED
- Grens verboden entreegebied i.v. PSD
- Route verboden PSD

Schiedamsch. en Hollandsch. Zaken
Bureau „SCHELDENORD“

Vlissingen, 15 November 1901

HIDRAS 90 A. 377