

**INTERNATIONALE BEPALINGEN
TER VOORKOMING VAN
AANVARINGEN OP ZEE**

en het

**K.B. houdende Politie- en Scheepvaartreglement voor de
Belgische territoriale Zee, de Havens en de Stranden van de
Belgische Kust**

BLADWIJZER

BLADWIJZER

DEEL A - ALGEMEEN

- Voorschrift 1: Toepassing
- Voorschrift 2: Verantwoordelijkheid
- Voorschrift 3: Algemene begripsomschrijvingen

DEEL B - VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN

AFDELING 1: GEDRAG VAN VAARTUIGEN BIJ ELK SOORT ZICHT

- Voorschrift 4: Toepassing
- Voorschrift 5: Uitkijk
- Voorschrift 6: Veilige vaart
- Voorschrift 7: Gevaar voor aanvaring
- Voorschrift 8: Maatregelen ter vermijding van aanvaring
- Voorschrift 9: Nauwe vaarwateren
- Voorschrift 10: Verkeersscheidingsstelsels

AFDELING 2: VAARTUIGEN DIE IN ZICHT VAN ELKAAR ZIJN

- Voorschrift 11: Toepassing
- Voorschrift 12: Zeilvaartuigen
- Voorschrift 13: Oplopen
- Voorschrift 14: Recht tegen elkaar insturen
- Voorschrift 15: Koers kruisen
- Voorschrift 16: Maatregelen van het vaartuig dat moet uitwijken
- Voorschrift 17: Maatregelen van het vaartuig dat koers en vaart moet houden
- Voorschrift 18: Voorrangregels

AFDELING 3: GEDRAG VAN VAARTUIGEN BIJ BEPERKT ZICHT

- Voorschrift 19: Gedrag van vaartuigen bij beperkt zicht

DEEL C - LICHTEN EN DAGMERKEN

- Voorschrift 20: Toepassing
- Voorschrift 21: Begripsomschrijvingen
- Voorschrift 22: Zichtbaarheid van lichten
- Voorschrift 23: Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die varende zijn
- Voorschrift 24: Slepen en duwen
- Voorschrift 25: Zeilvaartuigen die varende zijn en vaartuigen voortbewogen door riemen
- Voorschrift 26: Vissersvaartuigen
- Voorschrift 27: Onmanoeuvreerbare vaartuigen en beperkt manoeuvreerbare vaartuigen
- Voorschrift 28: Vaartuigen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid
- Voorschrift 29: Loodsvaartuigen
- Voorschrift 30: Ten anker liggende en aan de grond zittende vaartuigen
- Voorschrift 31: Watervliegtuigen

DEEL D: GELUIDS- EN LICHTSEINEN

- Voorschrift 32: Begripsomschrijvingen
- Voorschrift 33: Middelen van geluidsseinen
- Voorschrift 34: Manoeuvrer- en waarschuwingseinen
- Voorschrift 35: Geluidsseinen bij beperkt zicht
- Voorschrift 36: Seinen om de aandacht te trekken
- Voorschrift 37: Noodseinen

BIJLAGE IV: NOODSEINEN

KUSTREGLEMENT

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

1
3
3
3
3
5
5
5
5
5
6
6
7
7
9
9
9
10
10
10
10
10
10
10
11
11
11
13
13
13
13
14
14
16
17
18
20
20
20
20
21
21
21
21
22
23
23
23
23

DEEL A - ALGEMEEN

Voorschrift 1: Toepassing

- a) Deze Voorschriften zijn van toepassing op alle vaartuigen in volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen.
- b) Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften door een bevoegde instantie.
- (^o) *Het politiereglement van de Benedenzeeschede, het Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische Territoriale Zee, de Havens en Stranden van de Belgische Kust zijn zulke aanpassingen*
- c) Heeft betrekking op oorlogsschepen
- d)
- e)

Voorschrift 2: Verantwoordelijkheid

- a) Niets in deze Voorschriften ontheft een vaartuig, zijn reder, kapitein of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van deze Voorschriften, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden is.
- b) Bij het uitleggen en naleven van deze Voorschriften dient goed rekening te worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken vaartuigen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar het afwijken van deze Voorschriften noodzakelijk kunnen maken.
- (^o) *Het reglement dient strikt nageleefd te worden. Dit voorschrift houdt in dat goed zeemanschap o.m. wil zeggen dat men steeds waakzaam moet zijn, situaties trachten te voorzien en tijdig maatregelen moet nemen. Lichtvaardige beslissingen, vooral als zij afwijken van de voorschriften moeten ernstig ontraden worden. Bij ongevallen ligt de bewijslast bij de schipper - een degelijk ingevuld logboek of journaal kan zeer behulpzaam zijn - men zal moeten aantonen waarom er al of niet*

een bepaald manoeuvre werd uitgevoerd. Men mag dit reglement niet steeds blindelings toepassen en om aanvaringen te vermijden kan het soms noodzakelijk zijn, tegen het reglement in te gaan, (bewijslast!).

Kapt Deseck omschrijft Goed Zeemanschap: "Handelen zoals een goed zeeman zou doen, enerzijds door inachtneming van de Voorschriften en anderzijds door vakkundig te handelen in de gevallen die door de Voorschriften niet worden voorzien."

Voorschrift 3: Algemene begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Voorschriften, behalve waar het zinsverband anders vereist:

- a) Omvat het woord « vaartuig » elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water.
- (^o) *Een zeilplank moet dus ook als een vaartuig beschouwd worden.*
- b) Betekend de uitdrukking « werktuiglijk voortbewogen vaartuig » elk vaartuig voortbewogen door machines.
- c) Betekent het woord « zeilvaartuig » elk vaartuig dat onder zeil is mits de voortstuwingsmachines, indien aangebracht, niet worden gebruikt.
- (^o) *Een zeilboot onder zeil waarvan de motor bijstaat, ook indien deze is ontkoppeld moet als een WVV worden beschouwd.*
- d) Betekent de uitdrukking « vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij » een vaartuig dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een vaartuig dat vist met sleeplijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid niet beperken.
- e) Betekent het woord « watervliegtuig » elk luchtvaartuig ontworpen om op het water te manoeuvreren.
- f) Betekent de uitdrukking « onmanoeuvreerbaar vaartuig » een vaartuig dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens deze

Voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig uit te wijken.

(°) *Bv. door motorpech, schade aan de besturing Een zeilschip onder zeil bij windstilte kan beschouwd worden als een onmanoeuvrerbaar vaartuig.*

Andere oorzaken kunnen bv. zijn:

- zware zeegang
- losgeslagen lading waarvoor het schip dient bij te liggen.

g) Betekent de uitdrukking « **beperkt manoeuvreerbaar vaartuig** » een vaartuig dat door de aard van zijn werk beperkt in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens deze Voorschriften en daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig uit te wijken.

De uitdrukking « beperkt manoeuvreerbare vaartuigen » omvat, doch is niet beperkt tot:

- i) een vaartuig bezig met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of pijpleiding;
- ii) een vaartuig bezig met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water;
- iii) een vaartuig bezig met bevoorraden of met het overbrengen van personen, proviand of lading terwijl het varende is;
- iv) een vaartuig bezig met het laten opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
- v) een vaartuig bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden;
- vi) een vaartuig bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het slepende vaartuig en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen.

(°) *een schip met automatische stuurinrichting of piloot is noch een beperkt noch een onmanoeuvrerbaar schip.*

h) Betekent de uitdrukking « **vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid** » een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat wegens zijn diepgang t.o.v. de beschikbare waterdiepte ernstig beperkt is in zijn mogelijkheid af te wijken van de koers die het volgt.

(°) *Bv. mammoettankers*

i) Betekent het woord « **varende** » dat een vaartuig dat niet ten anker ligt, niet is vastgemaakt aan de wal of niet aan de grond zit.

(°) *Varend is dus niet hetzelfde als vaartlopend.*

Zo onderscheidt men:

- niet varend (bodem of walcontact);
- varend en vaartlopend: beweegt zich door het water;
- varend en niet vaartlopend: gestopt t.o.v. het water, doch op stromend water is er dan beweging t.o.v. de bodem.

j) Betekenen de woorden « **lengte** » en « **breedte** » van een vaartuig de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks.

(°) *Deze gegevens staan vermeld op de meetbief.*

k) Worden vaartuigen geacht « **in zicht van elkaar** » te zijn alleen wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen.

l) Betekent de uitdrukking « **beperkt zicht** » elke situatie waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, zandstormen of andere soortgelijke oorzaken.

(°) *Minder dan 2-3 zeemijlen is beperkt zicht.*

- Men kan stellen dat elk zicht beperkt is wanneer men de horizon niet goed kan onderscheiden; afstanden schatten op zee bij nevelig weer is zeer onbetrouwbaar.

- Zandstorm kan bij landwind en een woestijnachtige kust tot kilometers diep in zee merkbaar zijn.

- Ook rookontwikkeling kan op zee het zicht beperken.

- Zie tevens Afdeling III van Deel B

DEEL B - Voorschriften betreffende het uitwijken

AFDELING 1: GEDRAG VAN VAARTUIGEN BIJ ELK SOORT ZICHT

Voorschrift 4: Toepassing

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

Voorschrift 5: Uitkijk

Elk vaartuig dient ten allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn, teneinde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

(°) Welke ook de omstandigheden zijn, men moet aan boord steeds een uitkijk hebben. Bij beperkt zicht of nachttochten moet de uitkijk verdubbeld worden. Bij het gebruik van een automatische piloot, blijft minstens een bemanningslid als uitkijk aan dek.

Met alle beschikbare middelen, denken we o.a. aan het gebruik van verrekijker, radio en radar, dit laatste moet evenwel met de nodige kennis gebeuren. Een goede interpretatie van de radargegevens is niet eenvoudig, het volgen van een radarcursus is aan te raden.

Het genuazeil belemmert het zicht aan de lijkant.

Het geluid van de eigen motor bemoeilijkt het luisteren, plaats een luisterpost op het voordek of midscheeps.

Voorschrift 6: Veilige vaart

Elk vaartuig dient ten allen tijde een veilige vaart aan te houden, zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermijding van aanvaring en kan worden gestopt binnen een aan de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand.

Bij de bepaling van een veilige vaart dient onder meer rekening te worden gehouden met de volgende factoren:

a) Door alle vaartuigen:

i) de zichtbaarheid;

ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentratie van vissersvaartuigen of andere vaartuigen;

(°) in koppel vissende vaartuigen

iii) de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;

iv) des nachts de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van zijn eigen lichten;

(°) De schijn van de kajuitslichten in de kuip kunnen hinderlijk zijn; de verlichting van straathuizen en havens bemoeilijkt het tijdig verkennen van navigatielichten van naderende schepen. De lichten van haveningen worden dikwijls laattijdig opgemerkt, men vertrouwd beter op zijn navigatie. Deze problemen treft men ook aan op stromen en rivieren, vooral het industrieel complex aan de oevers van de Schelde bemoeilijkt het verkennen van de betonning.

v) de toestand van wind, zee en stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

(°) Bij tragere snelheden verhoogt de wind en de stroomdrift.

vi) de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte.

b) Bovendien door vaartuigen met een goed werkende radar:

i) de kenmerken, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;

ii) eventuele beperkingen opgelegd door het gebruikte radarbereik;

iii) de invloed van de toestand van de zee, het weer en andere storende invloeden op de detectie met behulp van radar;

iv) de mogelijkheid dat kleine vaartuigen, ijs en andere drijvende voorwerpen, niet op voldoende afstand met behulp van radar ontdekt worden;

v) het aantal, de plaats en de beweging van met behulp van radar waargenomen vaartuigen;

vi) het nauwkeuriger beoordelen van de zichtbaarheid die eventueel mogelijk is wanneer de radar wordt gebruikt, om de afstand tot vaartuigen of andere voorwerpen in de omgeving te bepalen.

(°) *Indien men over een radar beschikt:*

- Ken zijn eigenschappen en beperkingen
- Beperkingen van het bereik
- Invloed van het vaarwater, het weer
- Houten en polyesteren schepen
- Meerdere waargenomen objecten
- Combinatie radar met marifoon

Voorschrift 7: Gevaar voor aanvaring

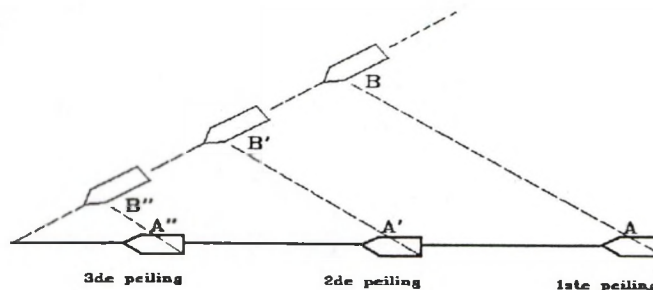
- a) Elk vaartuig dient alle beschikbare middelen te gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt een zodanig gevaar geacht te bestaan.
- b) Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radarapparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van het nasporen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van plotten of een gelijkwaardig stelselmatig nagaan van ontdekte voorwerpen.
- c) Er dienen geen gevolgtrekkingen te worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

(°) *Radar ontslaat de schipper niet om een goede uitkijk te plaatsen.*

d) Bij de bepaling of er gevaar voor aanvaring bestaat, dient onder meer rekening te worden gehouden met volgende overwegingen:

- i) een zodanig gevaar wordt geacht te bestaan indien de kompaspeiling van een naderend (zie tekening) vaartuig niet verandert;
- ii) zelfs wanneer een aanmerkelijke verandering in de peiling blijkt, kan een zodanig gevaar soms bestaan, vooral bij het naderen van een zeer groot vaartuig of een sleep of bij het dicht naderen van een vaartuig.

(°) *Bij twijfel neemt men steeds aan dat er een aanvaringsgevaar dreigt!*



Voorschrift 8: Maatregelen ter vermijding van aanvaring

a) Alle maatregelen ter vermijding van aanvaring dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goed zeemanschap.

(°) *Maatregelen dienen genomen, ruim vóór het kritieke moment, zodat het andere vaartuig tijdig uw beslissing kent.*

b) Elke verandering van koers en/of vaart, ter vermijding van aanvaring dient, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg te zijn om voor een ander vaartuig onmiddellijk visueel zichtbaar te zijn of met behulp van radar gemakkelijk te kunnen worden waargenomen; een opeenvolging van kleine veranderingen van koers en/of vaart dient te worden vermeden.

c) Indien daarvoor voldoende ruimte is, kan een koersverandering alleen de meest doeltreffende maatregel zijn om te vermijden dat men elkaar te dicht nadert, mits de maatregel bijtijds wordt genomen, de koersverandering ruim is en niet leidt tot een andere situatie waarin men elkaar te dicht nadert.

(°) *Onder dicht naderen verstaat men een afstand vanaf 2 tot 3 ZM. Dit geldt zeker voor de pleziervaart tegenover de beroepsvaart, denk eraan dat een pleziervaartuig door de "groten" soms vrij laat verkend wordt.*

d) De maatregelen genomen ter vermijding van aanvaring met een ander vaartuig dienen zodanig te zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen dient zorgvuldig te worden gecontroleerd tot dat het andere vaartuig geheel is gepasseerd en goed vrij is.

- e) Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie dient een vaartuig vaart te minderen of de vaart er geheel uit te halen door te stoppen of achteruit te slaan.

(°) Men vermijdt liefst de dichtbijpositie en houdt een afstand van minimum 2 ZM. Een groot schip overbrugt deze afstand op nog geen 5'.

- f) i) Een vaartuig dat op grond van een deze Voorschriften gehouden is de doorvaart van een ander vaartuig niet te belemmeren of de veilige doorvaart ervan dient mogelijk te maken, moet, wanneer de omstandigheden dit vereisen, tijdig de nodige maatregelen treffen teneinde voldoende ruimte te laten voor de veilige doorvaart van het andere vaartuig.
- ii) Een vaartuig dat gehouden is de doorvaart van een ander vaartuig niet te belemmeren of de veilige doorvaart ervan dient mogelijk te maken, is van deze verplichting niet ontslagen, als het dat andere vaartuig nadert zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat en het moet, wanneer het maatregelen treft, goed rekening houden met de maatregelen die krachtens de Voorschriften van dit deel kunnen geboden zijn.
- iii) Een vaartuig waarvan de doorvaart niet mag belemmerd worden, blijft ten volle verplicht de Voorschriften van dit deel na te leven, indien beide vaartuigen elkaar naderen zodanig dat er gevaar voor aanvaring ontstaat.

Voorschrift 9: Nauwe vaarwateren

- a) Een vaartuig dat de richting van een nauw vaarwater of vaargeul volgt, dient de buitenzijde van het vaarwater of de vaargeul aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- b) Een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilvaartuig mag de doorvaart van een vaartuig dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen niet belemmeren.
- c) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een ander vaartuig varend in een nauw vaarwater of vaargeul niet belemmeren.

(°) Door een nauw vaarwater verstaat men een vaarwater van maximum 2 ZM.

- d) Een vaartuig mag een nauw vaarwater of vaargeul niet kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een vaartuig dat slechts in zulk vaarwater of vaargeul veilig kan varen. Laatstgenoemd vaartuig kan het geluidsein, voorgeschreven in voorschrift 34, d), gebruiken

- e) i) Wanneer in een nauw vaarwater of vaargeul, het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het op te lopen vaartuig maatregelen moet nemen om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, dient het vaartuig dat van plan is op te lopen zijn voornemen kenbaar te maken door het passende sein te geven voorgeschreven in Voorschrift 34, c), i).

(°) Twee lange stoten gevolgd door één of twee korte: ik wil oplopen aan sb of bb!

Het op te lopen vaartuig dient, indien het instemt, het passende sein te geven, voorgeschreven in Voorschrift 34, c) ii),

(°) lang kort lang kort

en maatregelen te nemen om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken. In geval van twijfel kan het de seinen geven voorgeschreven in Voorschrift 34, d);

(°) minstens vijf korte stoten).

- ii) Dit voorschrift ontheft het oplopende vaartuig niet van zijn verplichting volgens voorschrift 13.

- f) Een vaartuig dat een bocht of een gebied in een nauw vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere vaartuigen kan belemmerd worden door een tussenliggend obstakel dient het met bijzondere waakzaamheid en voorzichtigheid te varen en het passende sein te geven, voorgeschreven in Voorschrift 34), e).

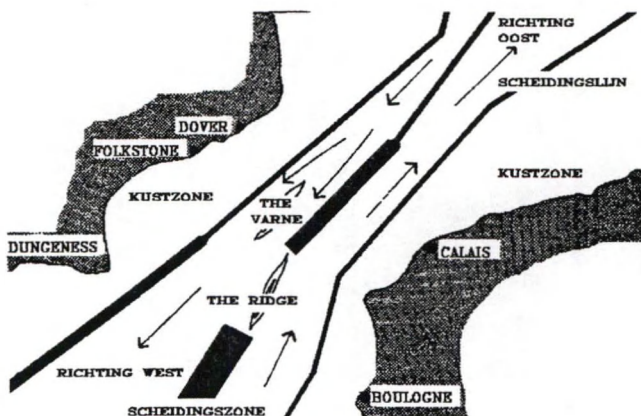
- g) Indien de omstandigheden zulks toelaten, dient een vaartuig het ankeren in een nauw vaarwater te vermijden.

(°) Normaal VERBODEN!

Voorschrift 10: Verkeersscheidingsstelsels

- a. Dit voorschrift is van toepassing op door de Organisatie (IMCO) aangenomen verkeersscheidingsstelsels.

- b) Een vaartuig dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient:
- i) in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van verkeersstroom voor die baan;
 - ii) voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone;
 - iii) in het algemeen een verkeersbaan binnen te varen of te verlaten aan het uiteinde van de baan doch wanneer de baan aan één van beide zijanten wordt binnengevaren of verlaten dient het zulks te doen onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom als uitvoerbaar is.



- c) Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden, doch indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen met een voorliggende koers die zo veel als mogelijk een rechte hoek vormt met de algemene richting van de verkeersstroom.
- d) i) Een vaartuig mag een zone voor kustverkeer niet gebruiken wanneer het zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken. Vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m, zeilvaartuigen en vaartuigen bezig met de uitoefening van de visserij mogen de zone voor kustverkeer echter wel gebruiken;
- ii) niettegenstaande het bepaalde onder d), i) mag een vaartuig een zone voor kustverkeer gebruiken wanneer het onderweg is naar of van een haven, een buiten de kust gelegen installatie of constructie, een loodsstation of een andere plaats gelegen binnen de zone voor kustverkeer, of om onmiddellijk gevaar te vermijden.

- e) Een vaartuig, geen kruisend vaartuig zijnde, of een vaartuig dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat, mag in het algemeen niet een scheidingszone binnenvaren of een scheidingslijn kruisen behalve:
- i) in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar;
 - ii) om de visserij uit te gaan oefenen binnen een scheidingszone.
- f) Een vaartuig varende in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.
- g) Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden.
- h) Een vaartuig dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar is te vermijden.
- i) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een vaartuig dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- j) Een vaartuig met een lengte van minder dan 20 m of een zeilvaartuig mag de veilige doorvaart van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- k) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, bezig met werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie in een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.
- l) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, bezig met het leggen van, het plegen van onderhoud aan of het opnemen van een onderzeese kabel, binnen het gebied van een verkeersscheidingsstelsel is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.
- (^o) *Eens in het verkeersscheidingsstelsel MOET men ALLE regels nauwgezet navolgen!*

AFDELING 2: VAARTUIGEN DIE IN ZICHT VAN ELKAAR ZIJN

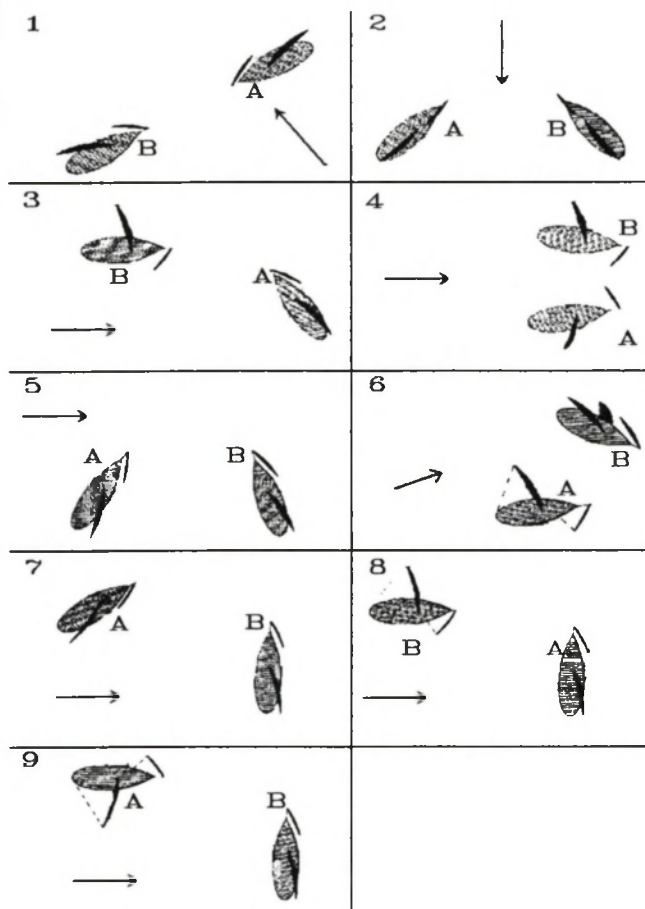
Voorschrift 11: Toepassing

De Voorschriften in deze Afdeling zijn van toepassing op vaartuigen die in zicht van elkaar zijn.

(°) Vaartuigen met het blote oog waarneembaar.

Voorschrift 12: Zeilvaartuigen

a) Wanneer twee zeilvaartuigen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, dient één van beide uit te wijken en wel als volgt:



i) indien beide vaartuigen over verschillende boeg liggen, dient het vaartuig dat over stuurboord ligt uit te wijken voor het vaartuig dat over bakboord ligt;

(°) fig. 1, 2, 3, 4 (sbzeil wijkt voor bbzeil)

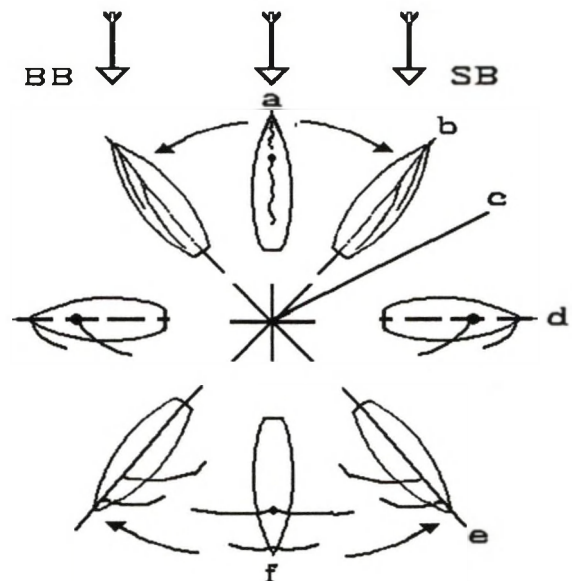
ii) indien beide vaartuigen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse vaartuig uit te wijken voor het lijwaartse;

(°) fig. 5, 6, 7 en 9 (loef wijkt voor lij);

iii) indien een vaartuig dat over stuurboord ligt aan zijn loefzijde een vaartuig ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat vaartuig over stuurboord dan wel over bakboord-

boeg ligt, dient het daarvoor uit te wijken
(°) Bv bij slecht zicht of 's nachts.

bij een voor de wind zeilend vaartuig kan er b.v. twijfel ontstaan door belemmering van spi en genua.

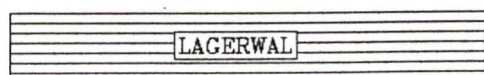
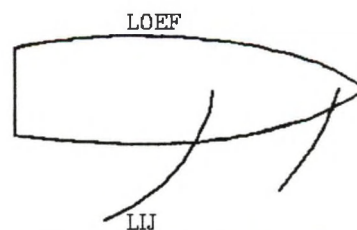


(°) De zeilboten b, c, d en e liggen over stuurboordboeg

De zeilboten links van de voorvermelde zeilboten zeilen over bakboordboeg

De situatie 'f': is deze bij achterinkomende wind: ofwel staat het grootzeil over bb ofwel over sb; het voorste zeil (fok) staat dan over de andere boeg. Het is het grootzeil dat bepaalt over welke boeg de zeilboot zeilt.

b) In dit Voorschrift dient onder loefzijde te worden verstaan de andere zijde dan die waarover het groot zeil wordt gevoerd of, ingeval van een vierkant getuigd vaartuig de andere zijde dan die, waarover het grootste langsscheepse zeil bijstaat.



Voorschrift 13: Oplopen

- a) Onafhankelijk van hetgeen in de Voorschriften van deel B, afdeling 1 en 2 is voorgeschreven, dient elk vaartuig dat een ander vaartuig oploopt, uit te wijken voor het vaartuig dat opgelopen wordt.

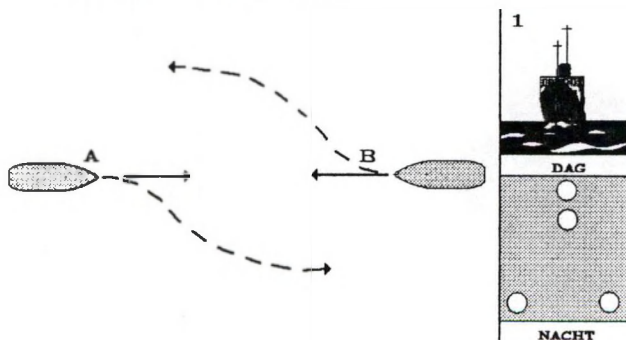
(°) *Theoretisch wijkt elk oplopend schip voor een oplopend schip. Doch goed zeemannschap vraagt dat kleine boten en zeilboten wijken voor een NIET manoeuvreerbaar, een beperkt manoeuvreerbaar (bv een tanker) en een door zijn diepgang beperkt manoeuvreerbaar vaartuig (zie voorschrift 17a(ii)).*

Zie ook voorschrift 10.j. kleine schepen en zeilboten in een vaargeul.

- b) Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars. D.w.z. wanneer het de heklichtsector ziet en geen der zijdelichten.
- c) Wanneer een schip in twijfel verkeert of het ander schip oploopt, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig handelen.
- d) Elke volgende verandering van de peiling tussen de twee schepen kan het oplopende schip niet maken tot een koerskruisend schip in de zin van deze voorschriften of het ontslaan van de plicht om vrij te blijven van het opgelopen schip tot het geheel is gepasseerd.

Voorschrift 14: Recht tegen elkaar insturen

- a) Wanneer twee WVV op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar in sturen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring meebrengt, dienen beide naar stuurboord van koers te veranderen, zodat zij elkaar aan bakboordzijde voorbijvaren.

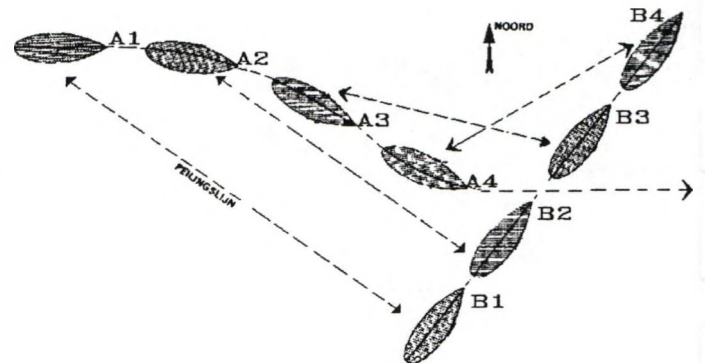


Voorschrift 15: Koers kruisen

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring meebrengt, dient het vaartuig dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uit te wijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, te vermijden van voor het andere over te lopen.

(°) *Stuurboord (rechts) heeft voorrang!*

Het langs voor overlopen is een regelmatig voorkomende fout van pleziervaarders die de snelheid van een groot kruisend WVV onderschatten. Zie ook nog vrschr 9.d. en 10.c.



Voorschrift 16: Maatregelen van het vaartuig dat moet uitwijken

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

(°) *Zie ook voorschrift 8*

Voorschrift 17: Maatregelen van het vaartuig dat koers en vaart moet houden

- a) i) Wanneer één van beide vaartuigen verplicht is uit te wijken, dient het andere zijn koers en vaart te behouden.
- ii) Het laatstgenoemde vaartuig mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het vaartuig dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregelen neemt die ingevolge deze Vrschr zijn voorgeschreven.
- b) Indien tengevolge van enige oorzaak, het vaartuig dat verplicht is zijn koers en vaart te behouden, zich zo dicht bij het andere bevindt, dat aanvaring door een handeling van het vaartuig dat moet uitwijken alleen niet kan worden

vermeden, dient het de maatregelen te nemen, die het beste kunnen bijdragen tot het vermijden van een aanvaring.

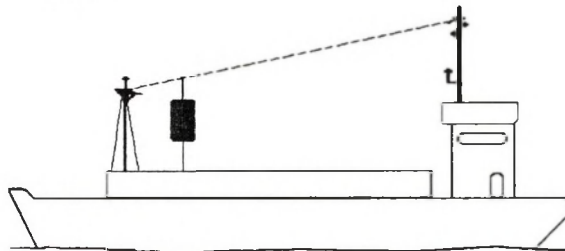
- c) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat maatregelen neemt overeenkomstig het bepaalde onder a)ii) van dit Voorschrift ten einde aanvaring te vermijden met een ander werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat zijn koers kruist, dient, wanneer de omstandigheden het toelaten, geen koers naar bakboord te wijzigen wanneer het vaartuig zich aan zijn eigen bakboordzijde bevindt.
- d) Dit voorschrift ontheft het vaartuig dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.
- (^o) *Zeilvaartuigen kunnen gehandicapt zijn door beperkingen vanwege wind en kunnen onmanoeuvrerbaar worden, wat zij als dusdanig moeten kenbaar maken. Bij het bevaren van de Schelde moeten zij normaal een gebruiksklare motor hebben.*

Voorschrift 18: Voorrangsregels

Behalve waar de voorschriften 9, 10 en 13 anders voorschrijven:

- a) Wijkt een WVV dat varende is uit voor:
- een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
 - een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig;
 - een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij;
 - een zeilvaartuig.
- b) Wijkt een varend zeilvaartuig uit voor:
- een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
 - een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig;
 - een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij.
- (^o) *Zie ook voorschrift 9.b. en 10.j.*
- c) Wijkt een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, voor zover mogelijk, uit voor:
- een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
 - een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig;
- d) i) Dient elk vaartuig, niet zijnde een onmanoeuvrerbaar vaartuig of een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig, indien de omstandigheden zulks toelaten, te vermijden de veilige vaart te belemmeren van een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvrerbaarheid, dat de seinen van Vrschr 28 toont.

- ii) Dient een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvrerbaarheid met bijzondere omzichtigheid te varen, ten volle rekening houdend met zijn bijzondere toestand.



Door diepgang beperkt manoeuvrerbaar vaartuig

- e) Dient een zich op het water bevindend water-vliegtuig in het algemeen ruim vrij te blijven van alle vaartuigen en te vermijden hun vaart te belemmeren. In omstandigheden evenwel waarin er gevaar voor aanvaring bestaat, dient het te handelen overeenkomstig de Vrschr van dit Deel.

AFDELING 3: GEDRAG VAN VAARTUIGEN BIJ BEPERKT ZICHT

Voorschrift 19: Gedrag van vaartuigen bij beperkt zicht

- a) Dit Voorschrift is van toepassing op vaartuigen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.
- b) Elk vaartuig dient een veilige vaart aan te houden, aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht. Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dient zijn machines gereed te hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.
- c) Elk vaartuig dient bij de naleving van de Voorschriften van Afdeling 1 van dit Deel goed rekening te houden met de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht.
- (^o) *Zie ook voorschriften:*
voorschrift 5: uitkijk;
voorschrift 6: veilige vaart;
voorschriften 7,8 en 9: gevaar voor aanvaring en te nemen maatregelen
- d) Een vaartuig dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander vaartuig ontdekt, dient vast te stellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar te dicht nadert

en/of gevaar voor aanvaring bestaat. Is dit het geval, dan dient het bijtijds maatregelen ter vermijding daarvan te nemen, met dien verstande, dat wanneer zulke maatregelen bestaan uit een koersverandering, voor zover mogelijk dient te worden vermeden:

- i) een koersverandering naar bakboord voor een vaartuig voorlijker dan dwars, dat niet is een vaartuig dat wordt opgelopen;
 - ii) een koersverandering in de richting van een vaartuig dwars of achterlijker dan dwars.
- e) Behalve wanneer is vastgesteld dat er geen gevaar voor aanvaring bestaat dient elk vaartuig dat schijnbaar voorlijker dan dwars het mistsein van een ander vaartuig hoort of dat een te dicht naderen van een ander vaartuig voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart te verminderen tot het minimum waarbij het op koers wordt gehouden. Indien nodig dient de vaart geheel uit het vaartuig te worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig te worden gemanoeuvreerd totdat het gevaar voor aanvaring is geweken.

DEEL C - LICHTEN EN DAGMERKEN

Voorschrift 20: Toepassing

- a) De Vrschr in dit deel dienen in alle weersomstandigheden te worden nageleefd.
- b) De Vrschr betreffende lichten dienen te worden nageleefd van zonsondergang tot zonsopkomst en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met de in deze Vrschr omschreven lichten, hun zichtbaarheid of kenmerkend karakter niet aantasten of het houden van goede uitkijk niet belemmeren.

(°) Zo kan de kajuitsverlichting het zicht van de waarnemer en de roerganger belemmeren.

- c) De in deze Vrschr voorgeschreven lichten dienen, indien zij worden gevoerd, ook te worden getoond van zonsopkomst tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen in alle andere omstandigheden worden getoond wanneer zulks noodzakelijk wordt geacht.

(°) Zo kan de lichtvoering vereist zijn zowel overdag als 's nachts.

- d) De Vrschr betreffende dagmerken dienen overdag te worden nageleefd.

(°) Zo kan het zijn dat bij slecht of beperkt zicht en de dagmerken en de lichten overdag worden getoond.

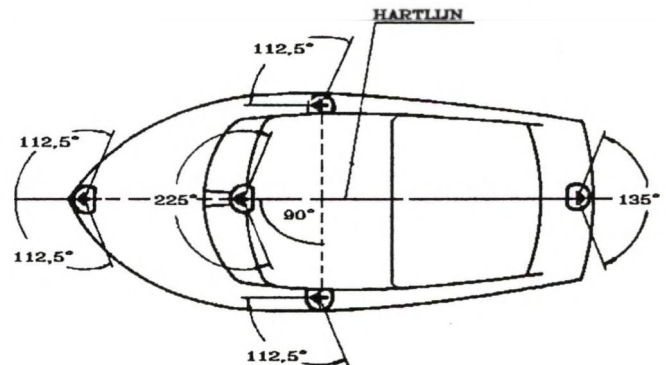
- e) De in deze Vrschr omschreven lichten en dagmerken dienen te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze bepalingen.

Voorschrift 21: Begripsomschrijvingen

- a) Onder « **toplicht** » wordt verstaan een wit licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsricting, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 225° en zo is aangebracht dat het schijnt van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het vaartuig.
- b) Onder « **zijlichten** » wordt verstaan een groen licht aan stuurboordzijde en een rood licht aan bakboordzijde, die elk ononderbroken schijnen over een boog van de horizon van 112,5° en zo zijn aangebracht dat zij schijnen van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde. Bij een vaartuig met een lengte van minder dan 20 m. mogen de zijlichten wor-

den gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse verticale vlak in langsricting.

- c) Onder « **heklicht** » wordt verstaan een wit licht, geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 135° en zo is aangebracht dat het schijnt van recht achteruit over 67,5° naar elke zijde van het vaartuig.



- d) Onder « **sleeplicht** » wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het « heklicht », omschreven onder c) van dit Vrschr.

- e) Onder « **rondom zichtbaar licht** » wordt verstaan een licht dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 360°.

- f) Onder « **schitterlicht** » wordt verstaan een licht dat schittert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van 120 schitteringen of meer per minuut.

Voorschrift 22: Zichtbaarheid van lichten

De in deze Vrschr voorgeschreven lichten dienen een lichtsterkte te hebben zoals voorgeschreven onder punt 8 van Bijlage I van deze bepalingen, zodat zij op de volgende minimum afstanden zichtbaar zijn:

- a) Voor vaartuigen met een lengte van 50 meter en meer:
- een toplicht : 6 zeemijlen
 - een zijlicht : 3 zeemijlen
 - een heklicht : 3 zeemijlen
 - een sleeplicht : 3 zeemijlen
 - een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht: 3 zeemijlen
- b) Voor vaartuigen met een lengte van 12 m. en meer, doch minder dan 50 m.:
- een toplicht : 5 zeemijlen

- een zijlicht : 2 zeemijlen
- een heklicht : 2 zeemijlen
- een sleeplicht : 2 zeemijlen
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht: 2 zeemijlen

c) Voor vaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter:

- een toplicht : 2 zeemijlen
- een zijlicht : 1 zeemijlen
- een heklicht : 2 zeemijlen
- een sleeplicht : 2 zeemijlen
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht: 2 zeemijlen

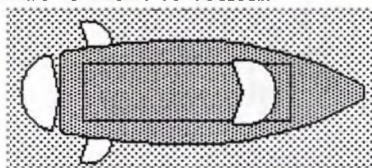
(°) Een klein vaartuig dat opgemerkt wordt binnen een straal van 1 ZM, ligt slechts op enkele minuten varen van een groot schip dat er een normale vaart op na houdt. Je doet er dus goed aan het grotere tijdig op te merken en de nodige maatregelen te treffen.

d) Voor niet of weinig opvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende vaartuigen of voorwerpen die worden gesleept: een wit rondom zichtbaar licht: 3 ZM

Voorschrift 23: Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die varende zijn

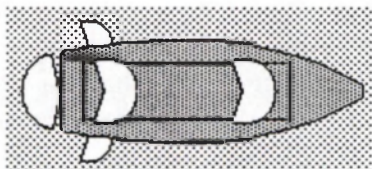
a) Een WVV dat varende is dient te tonen:

i) een toplicht op het voorschip;



WVV < 50 meter

ii) een tweede toplicht achter het toplicht op het voorschip en hoger geplaatst behalve dat een vaartuig met een lengte van minder dan 50 m.

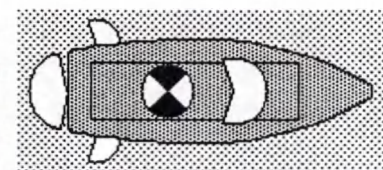


WVV = 50 meter

niet verplicht is zulk een licht te tonen, doch het wel mag doen;

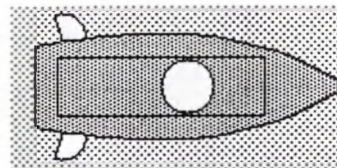
- iii) zijlichten;
- iv) een heklicht;

b. Een luchtkussen-vaartuig, varende zonder waterverplaatsing, moet behalve de lichten

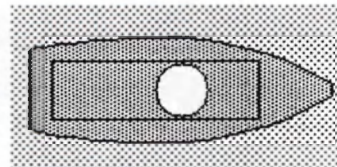


voorgeschreven onder a) van dit Vrschr een rondom zichtbaar geel schitterlicht tonen

c) i) Een WVV met een lengte van minder dan 12 meter mag, in plaats van de lichten, voorgeschreven onder a) van dit Vrschr, een rondom zichtbaar wit licht en de zijlichten tonen;

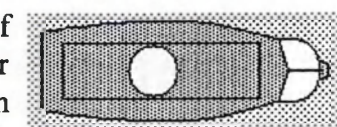


ii) Een WVV met een lengte van minder dan 7 meter en waarvan de hoogst



bereikbare snelheid niet meer is dan 7 ZM per uur mag, in plaats van de lichten voorgeschreven onder a) van dit Vrschr, een rondom zichtbaar wit licht te tonen en dient, indien uitvoerbaar ook zijlichten te tonen.

iii) het toplicht of rondom zichtbaar wit licht van een WVV met een

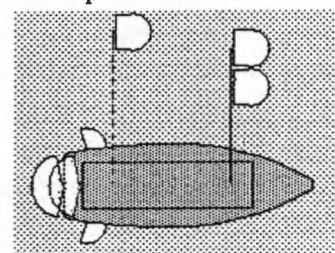


lengte van minder dan 12 meter mag uit het midscheepse verticale vlak in langsrichting worden geplaatst indien plaatsing in dit vlak niet uitvoerbaar is, mits de zijlichten worden gecombineerd in één lantaarn, die gevoerd dient te worden in het midscheepse verticale vlak in langsrichting of zo dicht mogelijk geplaatst nabij hetzelfde langsscheepse vlak als waarin het toplicht of rondom zichtbaar wit licht zich bevindt.

Voorschrift 24: Slepen en duwen

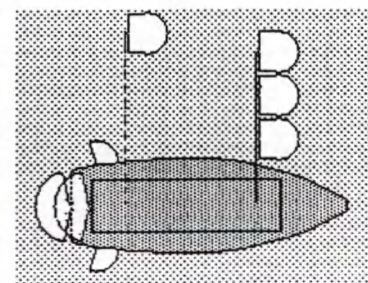
a) Een WVV dient bij het slepen te tonen:

i) in plaats van het licht, voorgeschreven in Vrschr 23 a)



i) of a) ii) twee toplichten, het ene loodrecht onder het ander.

Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het sleepende vaartuig tot het uiteinde van



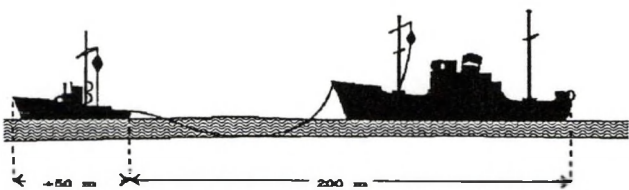
de sleep, meer is dan 200 m., drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar.

- ii) zijlichten;
- iii) een heklicht;
- iv) een sleeplicht loodrecht boven het heklicht

(°) 2 hoofdgroepen:

- sleep korter dan 200 meter
- sleep vanaf 200 meter

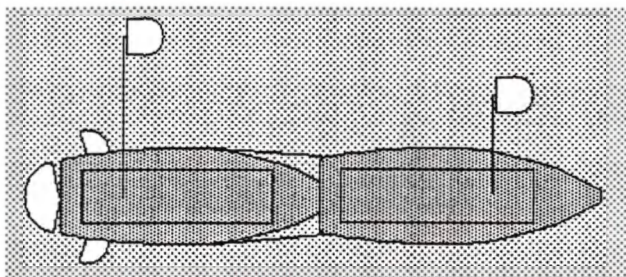
Een sleep wordt gerekend vanaf het hek van de sleper. Let op de 2 heklichten, geel boven wit.



v) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200m. een ruitvormig dagmerk daar waar dit het best kan worden gezien.

(°) - 3 toplichten wijzen op een sleep die groter is dan 200 meter, bij het Scheldereglement wijzen ze op een aanwezigheid van twee of méér sleep boten.

- Een sleepboot van 50 meter of langer moet en tweede toplicht achter de voorste toplichten voeren. (voorschrift 23.a.(i))
- Kleinere sleepers mogen dit achtertoplicht voeren.



b. Wanneer een duwend vaartuig en een vaartuig dat wordt geduwd vast aan elkaar verbonden zijn in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één WVV en de in het Vrschr 23 voorgeschreven lichten te tonen.

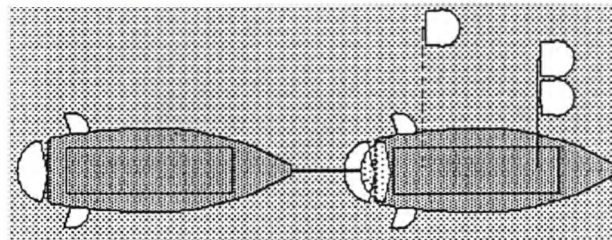
c) Een WVV dient, wanneer het duwt of langszijd sleept, behalve in het geval van een samengestelde eenheid te tonen:

- i) i.p.v. het licht voorgeschreven in Vrschr 23
 - a) i), twee toplichten het ene loodrecht onder het andere;
- ii) zijlichten;
- iii) een heklicht

(°) In tegenstelling tot het CEVNI voeren beide schepen hun zijdelichten.

d) Een WVV waarop het bepaalde onder a) en c) van dit Vrschr van toepassing is, dient ook te voldoen aan het Vrschr 23 a) ii).

e) Een vaartuig of voorwerp dat wordt gesleept, anders dan die genoemd onder g) van dit Voor-schrift dient te tonen:



(°) Gesleept vaartuig: geen toplicht(en)

- i) zijlichten;
- ii) een heklicht;
- iii) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 m., een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan gezien worden.

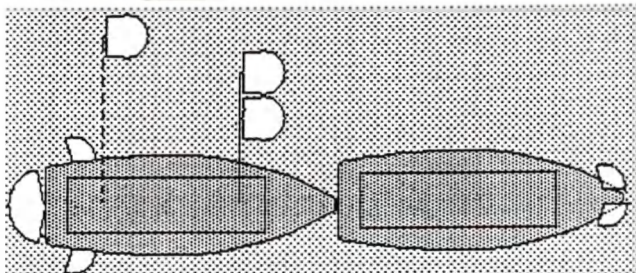
f) Vooropgesteld dat in één groep geduwde of langszij gesleepte vaartuigen, wat betreft het voeren van lichten, beschouwd dienen te worden als één vaartuig:

i) dient een geduwd vaartuig dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop zijlichten te tonen;

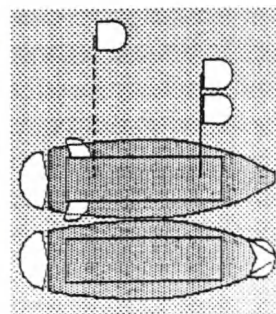
(°) geduwd:	enkel zijdelichten
samenstel:	enkel toplicht
gesleept:	hek- en toplicht(en)

ii) dient een langszij gesleept vaartuig een heklicht en voorop zijlichten te tonen.

(°) dus geen geel sleeplicht

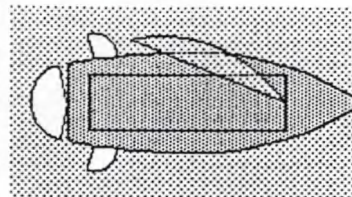


g) Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend vaartuig of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke vaartuigen of voorwerpen die worden gesleept, dient te tonen.

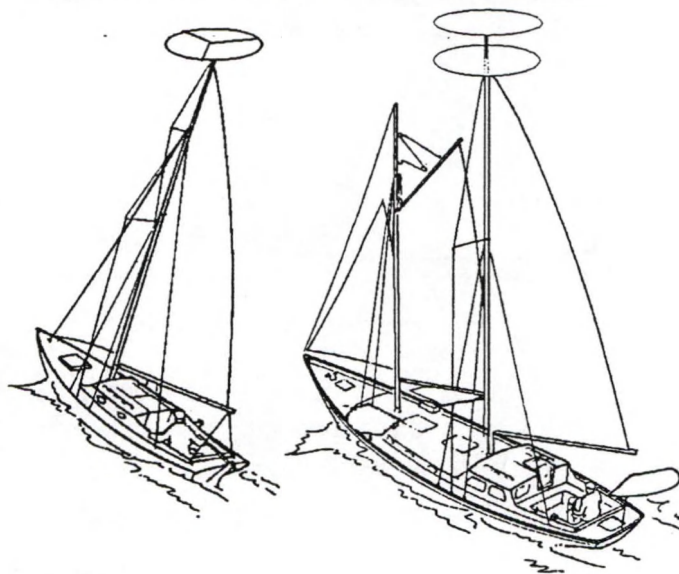


- i) indien de breedte minder dan 25 meter bedraagt, een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij het voorste uiteinde en één aan of nabij het achterste uiteinde met uitzondering van draconen die geen licht aan of nabij de voorzijde behoeven te tonen;
- ii) indien de breedte 25 meter en meer bedraagt, tevens een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij elke zijde ter plaatse van de grootste breedte;
- iii) indien de lengte meer dan 100 m. bedraagt, tevens rondom zichtbare witte lichten tussen de lichten voorgeschreven onder i) en ii), zodat de onderlinge afstand tussen de lichten niet meer bedraagt dan 100 m.;
- iv) een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van het laatste vaartuig of voorwerp dat wordt gesleept en indien de lengte van de sleep meer bedraagt dan 200 meter tevens een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien en zo ver mogelijk naar voren geplaatst.

- b) Op een zeilvaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mogen de lichten, voorgeschreven onder



- a) van dit Vrschr worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kan worden gezien.



- h) Wanneer het om een genoegzame reden onuitvoerbaar is om een gesleept vaartuig of voorwerp de onder e) of g) van dit Vrschr voorgeschreven lichten of dagmerken te tonen, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om het gesleepte vaartuig of voorwerp te verlichten of althans de aanwezigheid van het onverlichte vaartuig of voorwerp aan te duiden.
- i) Wanneer het om een genoegzame reden onuitvoerbaar is op een vaartuig dat gewoonlijk niet voor sleepwerkzaamheden wordt gebezigd, de onder a) of c) van dit Vrschr voorgeschreven lichten te tonen, behoeft dat vaartuig deze lichten niet te tonen bij het slepen van een ander vaartuig dat in nood verkeert of anderszins hulp verlangt. Om het onderling verband aan te duiden tussen het slepende vaartuig en het gesleepte vaartuig dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen zoals toegestaan volgens Vrschr 36, in het bijzonder door de sleepdraad te verlichten.

- c) Een zeilvaartuig dat varende is, **mag** (moet niet), behalve de lichten voorgeschreven onder a) van dit Vrschr, aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare lichten tonen, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen. Zij mogen **NIET** tezamen getoond worden door de gecombineerde lantaarn uit b) van dit Voorschrift.

- d) i) Een zeilvaartuig met een lengte van minder dan 7 m. dient, indien uitvoerbaar, de lichten, voorgeschreven onder a) of b) van dit Vrschr te tonen, maar indien het zulks niet doet, dient het een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn, die een wit licht geven, gereed te houden om deze tijdig genoeg te tonen om aanvaring te voorkomen.

- ii) Een door riemen voortbewogen vaartuig mag de in dit Voorschrift voor zeilvaartuigen voorgeschreven



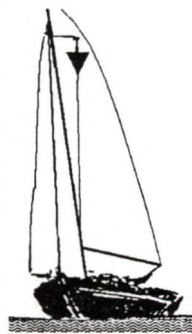
- lichten tonen, maar indien het zulks niet doet, dient het een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn die wit licht geven, gereed te houden en tijdig

Voorschrift 25: Zeilvaartuigen die varende zijn en vaartuigen voortbewogen door riemen

- a) Een zeilvaartuig dat varende is dient te tonen:
 - i) zijlichten;
 - ii) een heklicht;

genoeg te tonen om aanvaring te voorkomen.

- e) Een vaartuig dat onder zeil is doch tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, dient op het voorschip waar deze het best kan gezien worden, een kegel met de punt naar beneden te tonen.

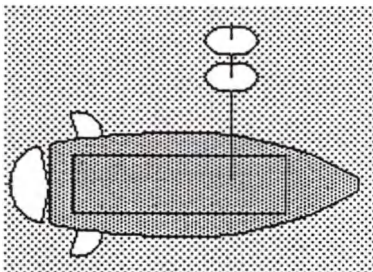


- (°) *Vergeten deze kegel neer te halen, na het uitschakelen van de motor, kan voor verwarring zorgen. Een in de nabijheid zeilend schip houdt immers het kegelvoerend jacht voor een WVV. De bb/sb regel of de loef/lij regel zijn dan immers niet van toepassing.*
's Nachts voert een zeilschip met draaiende motor de lichtvoering van een WVV.

Voorschrift 26: Vissersvaartuigen

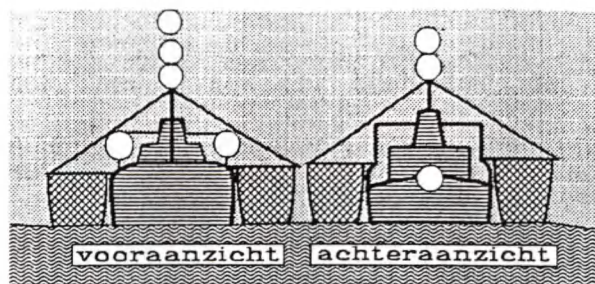
- a) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, varende of ten anker liggende, mag alleen de in dit Voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken tonen.

- b) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de treilvisserij, waaronder wordt verstaan het voort slepen door het water van een treil of een ander soort vistuig, dient te tonen:

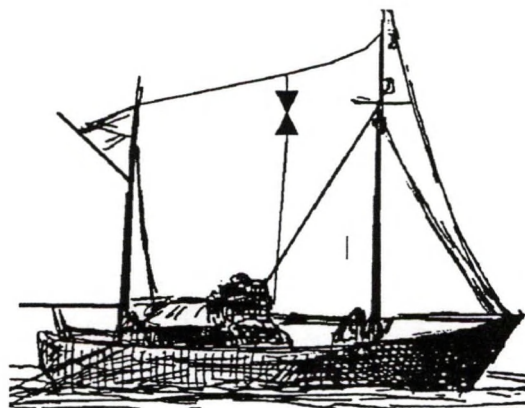


- i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar (diabolo).
- ii) een **toplicht** achter het rondom zichtbare groene licht en hoger geplaatst: een vaartuig met een lengte van minder dan 50 meter is niet verplicht een zodanig licht te voeren, maar mag het wel doen.
- iii) wanneer het vaart loopt door het water, behalve de onder i) en ii) voorgeschreven lichten, tevens zijlichten en een heklicht.

(°) *Een ten anker liggend vaartuig bezig met de beoefening van de visserij voert GEEN ankerlicht(en).*

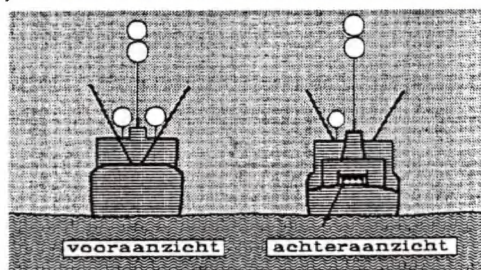


Treiler \geq dan 50 m. kan ook $<$ 50 m doch 2^{de} toplicht is niet verplicht



- c) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, niet zijnde treilvisserij, dient te tonen:

- i) twee rondom zichtbare lichten, het ene het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit; of een dagmerk: bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere.



niet treiler $<$ 50m.

- ii) wanneer het vistuig meer dan 150 m., horizontaal gerekend, in zee uitstaat, in de richting van dit vistuig een rondom zichtbaar wit licht of een kegel met de punt naar boven;
 - iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve onder de voorgeschreven lichten van i) en ii), tevens zijlichten en een heklicht.
- d) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij in de nabijheid van andere vaartuigen, bezig met de uitoefening van de visserij, mag de aanvullende seinen beschreven in Bijlage II van deze bepalingen tonen.

e) Een vissersvaartuig dat niet de visserij beoefent, mag de lichten van dit Voorschrift niet tonen, maar alleen die voorgeschreven voor een vaartuig van zijn lengte.

(^c) Twee groepen van vissersschepen:

- minder hinderlijk visserstuig: treilvisserij (slepen van trechtersvormig net over de bodem): rondom schijnend groen en wit licht; in de plaats van het voorste toplicht.

- meer hinderlijk visserstuig: niet-treilers (drijfnet, zegenvisserij); rondom schijnend rood en wit licht in de plaats van het voorste toplicht

- toplicht niet verplicht voor schepen < 50 m. verplicht voor schepen = 50 meter

- dagmerken zijn dezelfde, enkel bijkomende driehoek bij niet treilers indien netten +150 meter in zee staan

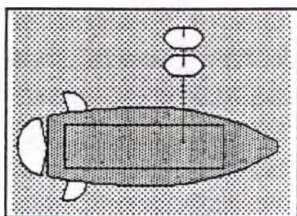
d) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij in de nabijheid van andere vaartuigen, bezig met de uitoefening van de visserij, mag de aanvullende seinen beschreven in Bijlage II van deze bepalingen tonen.

e) Een vissersvaartuig dat niet de visserij beoefent, mag de lichten van dit Vrschr niet tonen, maar alleen die voorgeschreven voor een vaartuig van zijn lengte.

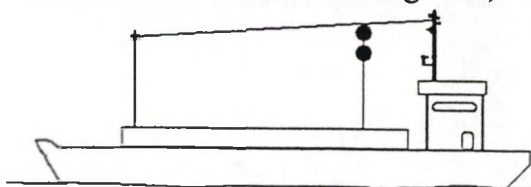
Voorschrift 27: Onmanoeuvrerbare vaartuigen en beperkt manoeuvreerbare vaartuigen

a) Een onmanoeuvrerbaar vaartuig dient te tonen:

i) twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien

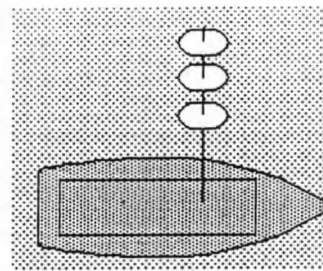


ii) twee ballen of soortgelijke dagmerken, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien;



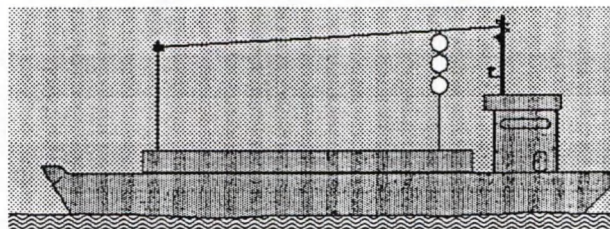
iii) wanneer het vaart loopt door het water, behalve de onder i) voorgeschreven lichten, tevens de zijlichten en een heklicht.

b) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, behalve een vaartuig bezig met mijnneveegwerkzaamheden dient te tonen:

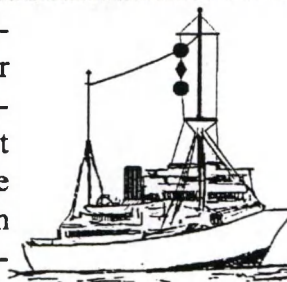


Beperkt manoeuvreerbaar

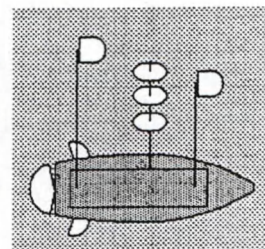
i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;



ii) drie dagmerken, loodrecht onder elkaar daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste dagmerk dienen ballen en het middelste dagmerk dient ruitvormig te zijn;

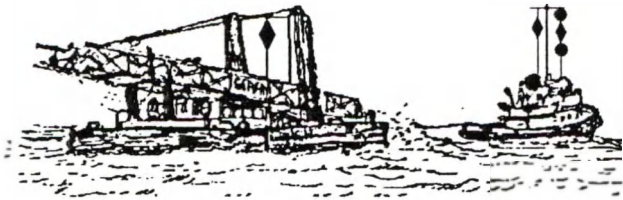


iii) vaart lopend door het water: behalve de onder i) voorgeschreven lichten, tevens een toplicht of toplichten, zijlichten en een heklicht.



iv) ten anker liggend: behalve de lichten of dagmerken voorgeschreven onder i) en ii), tevens het licht, de lichten of dagmerk van Vrschr 30.

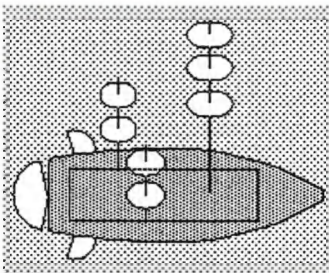
c) Een vaartuig bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het slepende vaartuig en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen, dient behalve de lichten en dagmerken, voorgeschreven in Vrschr 24 a), tevens de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder b) i) en ii) van dit Vrschr.



d) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig bezig met **baggeren of werkzaamheden onder water**, dient de lichten en dagmerken te tonen voorgeschreven onder b) i), ii) en iii) van dit Vrschr en tevens, wanneer er een versperring aanwezig is te tonen:

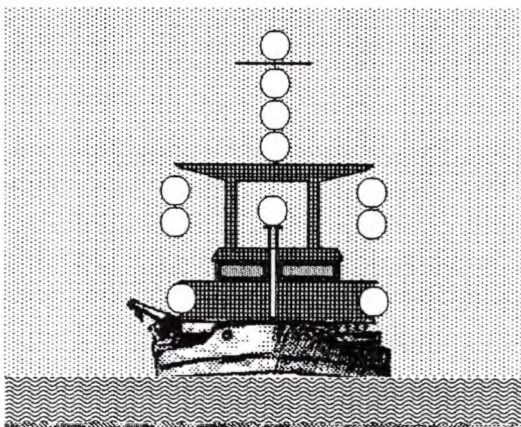
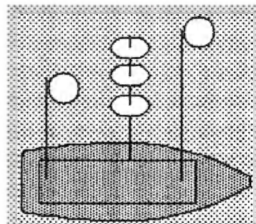
i) twee rondom zichtbare rode lichten of twee ballen, loodrecht ten opzichte van elkaar, om de kant aan te duiden waar de versperring zich bevindt;

ii) twee rondom zichtbare groene lichten of twee ruitvormige dagmerken het ene loodrecht onder het andere, om de kant aan te duiden waar het ander vaartuig voorbij kan varen;



bv. bb: groene; sb rode lichten

iii) wanneer het ten anker ligt, de in dit Vrschr voorgeschreven lichten of dagmerken in plaats van de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Vrschr 30.



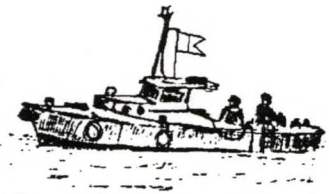
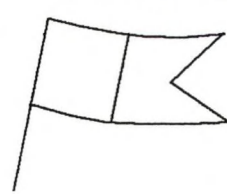
Beperkt manoeuvreerbaar vrtg bezig met baggeren of werkzaamheden onder water, varend, recht op gezien vrij aan bb, niet-vrij aan sb

e) Wanneer het door de afmetingen van een vaartuig dat bezig is met duikersverrichtingen onuitvoerbaar is, alle lichten en dagmerken, voor-

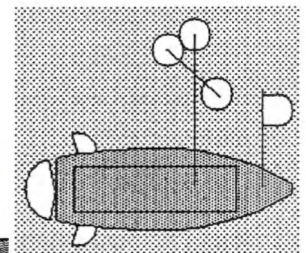
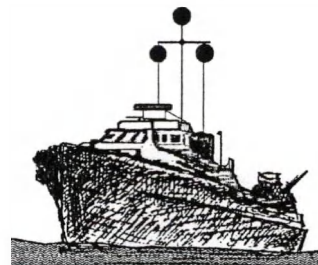
geschreven onder d) van dit Vrschr te tonen, dient het volgende te worden getoond:

i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;

ii) een van niet buigzaam materiaal vervaardigde afbeelding van de internationale sein-vlag « A », van ten minste 1 meter hoogte. Er dienen maatregelen te worden genomen opdat dit merk van alle kanten te onderkennen is (A-seinvlag, witblauw, met het wit naast de stok).



Duikwerkzaamheden



f) Een vaartuig bezig met ~~mijn~~veegwerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een WVV voorgeschreven in Vrschr 23, of behalve de lichten of het dagmerk voor een vaartuig dat ten anker ligt, voorgeschreven in Vrschr 30, al naar gelang hetgeen van toepassing is, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen. Eén van deze lichten of dagmerken dient aan of nabij de top op de voormast te worden getoond en één aan elk uiteinde van de ra van de voormast. Deze lichten of dagmerken geven aan dat het voor andere vaartuigen gevaarlijk is het mijnopruimingsvaartuig dichter te naderen dan 1000 m.

g) Vaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter, uitgezonderd vaartuigen bezig met duikwerkzaamheden, behoeven de in dit Vrschr voorgeschreven lichten en dagmerken niet te tonen.

h) De in dit Vrschr voorgeschreven lichten en dagmerken zijn niet bedoeld voor vaartuigen in nood die hulp verlangen. Noodseinen zijn vermeld in Bijlage IV van deze bepalingen.

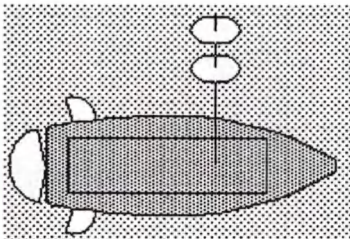
Voorschrift 28: Vaartuigen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid

Een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid mag, behalve de lichten voor een WVV voorgeschreven in Vrschr 23, drie rondom zichtbare rode lichten tonen, loodrecht ten opzichte van elkaar, of een cilinder daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Voorschrift 29: Loodsvaartuigen

a) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de loodsdienst dient te tonen:

- i) aan of nabij de top van de mast, twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood.



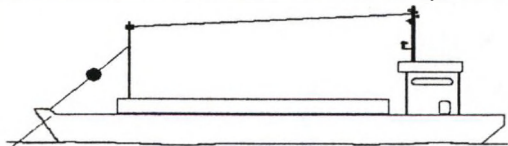
ii) wanneer het varende is, tevens zijlichten en heklicht (zie voorbeeld).

iii) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten, voorgeschreven onder i), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Vrschr 30 voor ten anker liggende vaartuigen.

b) Een loodsvaartuig dat niet bezig is met de uitoefening van de loodsdienst dient de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven voor een vaartuig van zijn soort en lengte.

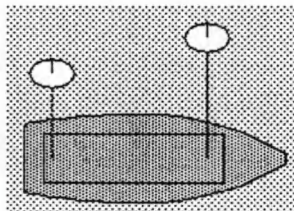
Voorschrift 30: Ten anker liggende en aan de grond zittende vaartuigen

a) Een ten anker liggend vaartuig dient te tonen, waar deze het best kunnen worden gezien:



i) op het voorschip een rondom zichtbaar wit licht of een bal;

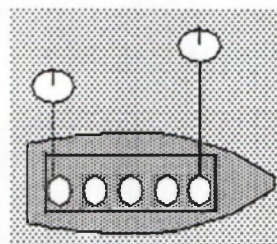
ii) aan of bij het hek en lager dan het onder i) voorgeschreven licht, een rond om zichtbaar wit licht.



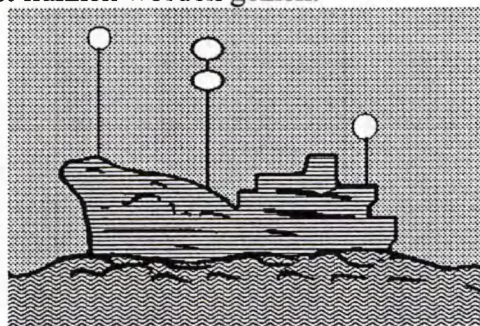
b) Een vaartuig met een lengte van **minder dan 50 m.** mag in plaats van de lichten, voorge-

schreven onder a) van dit Vrschr één rondom zichtbaar wit licht tonen, daar waar dit het best kan worden gezien.

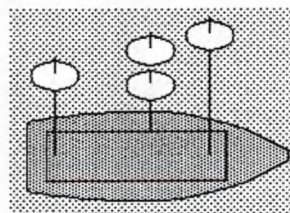
c) Een ten anker liggend vaartuig met een lengte van **100 meter of meer** moet, en el-kander ten anker liggend schip mag, tevens de beschikbare werklichten of gelijkwaardige lichten gebruiken om zijn dekken te verlichten.



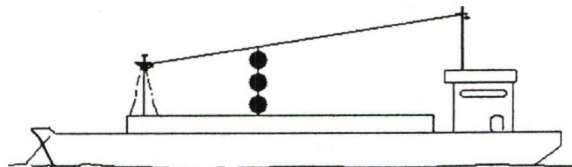
d) Een vaartuig dat **aan de grond** zit dient de lichten, voorgeschreven onder a) of b) van dit Vrschr te tonen en tevens, daar waar deze het best kunnen worden gezien:



i) twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.



ii) drie ballen loodrecht ten opzichte van elkaar.



e) Een vaartuig met een lengte van **minder dan 7 meter**, wanneer het ten anker ligt of aan de grond zit, niet in of vlak bij een nauw vaarwater, vaargeul of ankergebied of daar waar andere vaartuigen gewoonlijk varen, is niet verplicht de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder a) en b) van dit Vrschr.

f) Een vaartuig met een lengte van **minder dan 12 meter**, dat aan de grond zit, is niet verplicht de onder d) i) en ii), van dit Vrschr lichten of dagmerken te tonen.

Voorschrift 31: Watervliegtuigen

Zoals een WVV

DEEL D: GELUIDS- EN LICHTSEINEN

Voorschrift 32: Begripsomschrijvingen

- a) Het woord «**fluit**» betekent elk geluidsseinend voortbrengend toestel dat de voorgeschreven stoten kan voortbrengen en voldoet aan de eisen vermeld in Bijlage III.
- b) De uitdrukking «**korte stoot**» betekent een stoot van ongeveer één seconde duur.
- c) De uitdrukking «**lange stoot**» betekent een stoot van vier tot zes seconden duur.

Voorschrift 33: Middelen van geluidsseinen

- a) Een vaartuig met een lengte van **12 meter of meer** dient te zijn voorzien van een fluit en een klok; een vaartuig met een lengte van 100 meter of meer dient tevens voorzien te zijn van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen verward worden met die van de klok.
De fluit, klok en gong dienen te voldoen aan de eisen vermeld in Bijlage III van deze bepalingen. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen die dezelfde onderscheidelijke geluidskenmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de voorgeschreven seinen door bediening met de hand te geven.
- b) Een vaartuig met een lengte van **minder dan 12 meter** is niet verplicht die toestellen voor het geven van geluidsseinen, voorgeschreven onder a) van dit Vrschr, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, dient het te zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidsein.

(^c) *Elk zeegaand jacht MOET dus in staat zijn geluidsseinen te geven en dit op elk ogenblik.*

Voorschrift 34: Manoeuvrer- en waarschuwingseinen

- a) Wanneer vaartuigen **in zicht van elkaar zijn**, dient een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat varende is, indien het handelt zoals in deze Voorschriften is toegestaan of voorgeschreven, deze handeling kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:
 - één korte stoot om aan te geven: «ik verander mijn koers naar stuurboord»;
 - twee korte stoten om aan te geven: «ik verander mijn koers naar bakboord»;

- drie korte stoten om aan te geven: «ik sla achteruit».

- ik verander mijn koers naar SB
- ● ik verander mijn koers naar BB
- ● ● ik sla achteruit

Evt begeleid door lichtsein: schittering(en)

- b) Een vaartuig mag de onder a) van dit Vrschr voorgeschreven geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, die afhankelijk van de omstandigheden, worden herhaald, terwijl de handeling wordt uitgevoerd:
 - i) - één schittering om aan te geven: «ik der mijn koers naar stuurboord»
- twee schitteringen om aan te geven: «ik verander mijn koers naar bakboord»;
- drie schitteringen om aan te geven: «ik sla achteruit»;
 - ii) de **duur van elke schittering** dient ongeveer 1 sec. te zijn; de tussenpozen tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tussenpoos tussen de achtereenvolgende seinen niet minder dan 10 sec.;
 - iii) het voor dit sein gebruikte licht dient, indien aangebracht, een rondom zichtbaar wit licht te zijn, zichtbaar op een afstand van ten minste 5 ZM en dient te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze bepalingen.
- c) Wanneer in zicht van elkaar in een nauw vaarwater of vaargeul:
 - i) dient een vaartuig dat voornemens is een ander op te lopen, overeenkomstig het bepaalde in Vrschr 9, e) i) zijn voornemen kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:
 - twee lange stoten gevolgd door een korte stoot om aan te geven: « ik ben van plan u op te lopen aan uw stuurboordzijde »;
 - twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten om aan te geven: « ik ben van plan u op te lopen aan uw bakboordzijde »;
 - ii) dient het vaartuig dat opgelopen wordt, wanneer het handelt overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9, c) i) zijn instemming kenbaar te maken door het volgende sein met zijn fluit:

- een lange - een korte - een lange - een korte stoot, in die volgorde.

d) Wanneer vaartuigen die in zicht van elkaar zijn, elkaar naderen en om welke reden dan ook, één van de schepen de voornemens of handelingen van het andere schip niet begrijpt, of er aan twijfelt dat het andere vaartuig voldoende handelingen verricht om een aanvaring te vermijden, dient het in twijfel verkerende vaartuig zijn twijfel onmiddellijk kenbaar te maken door tenminste vijf korte stoten op de fluit, in snelle opeenvolging, eventueel aangevuld met tenminste vijf korte schitteringen in snelle opeenvolging.

● ● ● ● ● Ik begrijp je voornemen niet

e) Een vaartuig dat een bocht of een gebied van een vaarwater of vaargeul nadert, waar het zicht op andere vaartuigen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel, dient een lange stoot te geven. Dit sein dient door een naderend vaartuig dat zich rond de bocht of achter het tussenliggend obstakel bevindt en het sein hoort, te worden beantwoord met eenzelfde sein.

f) Indien op een vaartuigen fluiten zijn aangebracht op een onderlinge afstand van meer dan 100 m., mag slechts één fluit worden gebruikt voor het geven van manoeuvreer- en waarschuwingsseinen.

Voorschrift 35: Geluidsseinen bij beperkt zicht

In of nabij een gebied met beperkt zicht dienen, zowel overdag als des nachts, de in dit Vrschr voorgeschreven seinen als volgt te worden gebruikt:

a) Een WVV dat vaart door het water loopt, dient met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot te geven.

b) Een WVV dat varende is, dient wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water maakt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten te geven, gescheiden door een tussenpoos van 2 sec.

c) Een onmanoeuvreerbaar vaartuig, een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, een zeilvaartuig, een

vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij en een vaartuig dat een ander vaartuig duwt of sleept, dient in plaats van de seinen voorgeschreven onder a) of b) van dit Vrschr, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten drie opeenvolgende stoten te geven, namelijk één lange stoot gevolgd door twee korte stoten.

(°) Dit is het morsesein "D": Danger.

d) Een vaartuig, bezig met de uitoefening van de visserij, dat ten anker ligt en een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig dat ten anker liggend werkzaamheden uitvoert dient, in plaats van de seinen voorgeschreven onder g) van dit Vrschr, het sein te geven voorgeschreven onder c) van dit Vrschr.

e) Een vaartuig dat gesleept wordt of, indien meer dan één vaartuig wordt gesleept, het laatste vaartuig van de sleep, moet, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan 2 minuten vier achtereenvolgende stoten te geven, namelijk één lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien uitvoerbaar dient dit sein te worden gegeven onmiddellijk na het door het slepende vaartuig gegeven sein.

f) Wanneer een duwend vaartuig en een vaartuig dat wordt geduwd vast verbonden zijn in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één WVV en dienen zij de seinen te geven, voorgeschreven onder a) of b) van dit Vrschr.

g) Een ten anker liggend vaartuig dient, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden de klok snel te luiden. Op een schip met een lengte van 100 meter of meer, dient de klok te worden geluid op het voorschip en onmiddellijk na het luiden van de klok, dient de gong te worden geluid op het achterdek gedurende ongeveer vijf sec. Een ten anker liggend vaartuig mag tevens drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een korte, een lange en een korte stoot, om het naderende vaartuig te waarschuwen voor zijn positie en voor de mogelijkheid van aanvaring.

(°) Morsesein "R": Return

h) Een vaartuig dat aan de grond zit, dient het sein met de klok en indien vereist, het sein met de gong te geven, voorgeschreven onder g) van dit Vrschr en dient bovendien drie van el-

**K.B. houdende politie- en
Scheepvaartreglement voor de
Belgische territoriale Zee, de
Havens en de Stranden van de
Belgische Kust**

HOOFDSTUK I: ALGEMENE BEPALINGEN

SECTIE 1: TOEPASSINGSGBIED

ARTIKEL 1

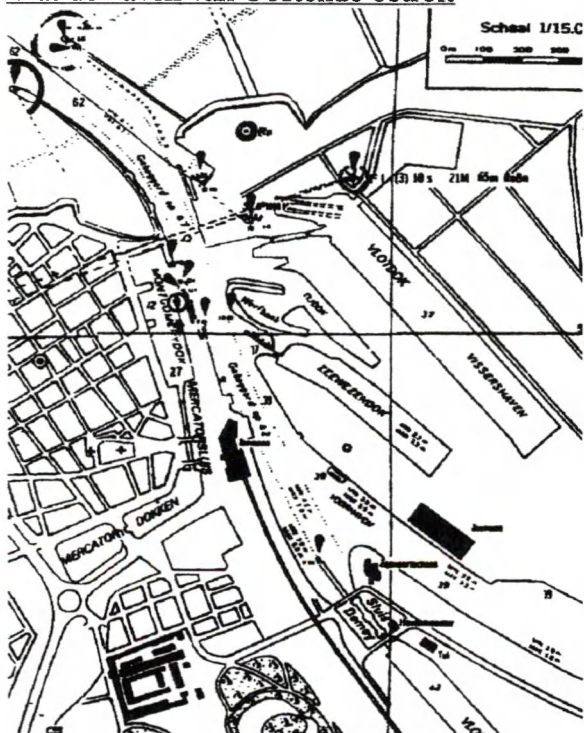
Dit reglement is van toepassing in de Belgische territoriale zee, in de havens en op de stranden van de Belgische kust.

ARTIKEL 2

§1 In dit reglement wordt onder "Belgische territoriale zee" verstaan de wateren gelegen binnen een ingebeelde lijn welke parallel loopt met de Belgische kust op een afstand van 3 zeemijlen ($\pm 5,5$ km), te rekenen hetzij vanaf de laagwaterlijn van deze kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen, indien deze zich binnen 3 zeemijlen vanaf de laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische, op grote schaal uitgevoerde zeekaarten, is aangeduid.

§2 In dit reglement wordt onder "havens van de Belgische kust" verstaan

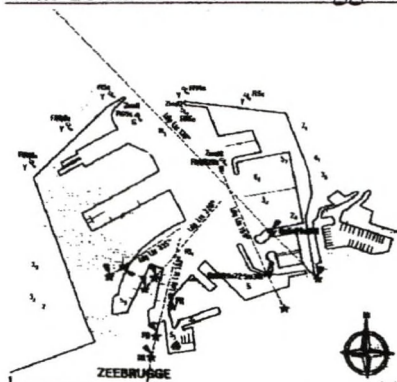
1° Wat de haven van Oostende betreft



De wateren van de haven van Oostende welke zich uitstrekken van het uiteinde in zee, van de havenhoofden der staketsels van de

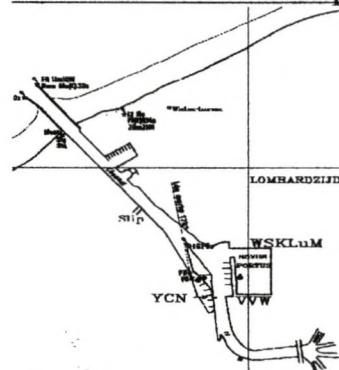
vaargeul tot het benedenhoofd van de sluis van de Handelsdokken, enerzijds, en tot de benedenhoofden van de sluisen van Slijens, de afsluitdam van de gewezen Spuikom en het benedenhoofd van de sluis van het vlotdok van de vissershaven en van het Zeewezendok anderzijds, met inbegrip van de wateren van het Montgommerydok tot aan de Mercatorsluis en van het tijdok van de vissershaven. (zie plan)

2° Wat de haven van Zeebrugge betreft



De wateren van de haven van Zeebrugge welke zich uitstrekken vanaf de ingebeelde rechte lijn, getrokken door de uiterste zeevaartse punten van de havendammen tot de benedenhoofden van de sluisen, met inbegrip van de vissershaven, de jachthaven en het dok van de Belgische Zeemacht, alsook de werf- en kielbanken van de vissershaven.

3° Wat de haven van Nieuwpoort betreft

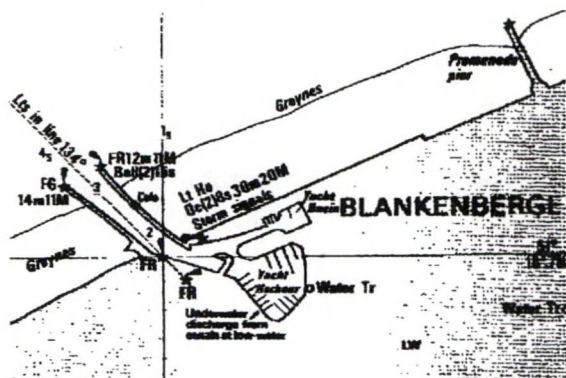


De wateren van de haven van Nieuwpoort, welke zich uitstrekken van het uiteinde in zee, van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot de benedenhoofden van de sluisen der achterhaven, met inbegrip van alle ermee in verbindingstaande dokken.

4° Wat de haven van Blankenberge betreft

De wateren van de haven van Blankenberge welke zich uitstrekken van het uiteinde in zee, van de hoofden der staketsels van de

vaargeul tot aan de oosterkaaimuur van het bankdok, met inbegrip van de nieuwe jachthaven. (zie plan)



§3 In dit reglement wordt onder "stranden van de Belgische Kust" verstaan de strook van de Belgische kust begrepen tussen de in §1 bedoelde laagwaterlijn en de hoogwaterlijn.

SECTIE 2: BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

ARTIKEL 3

In dit reglement wordt verstaan onder:

- 1° **Vaartuig:** Elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer of verplaatsing te water.
- 2° **Zeeschip:** Elk vaartuig dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is.
- 3° **Bovenmaats zeeschip:** Zeeschip dat wegens zijn lengte of zijn diepgang ten opzichte van de toestand van de vaargeul, door de Dienst van het Loodswezen als dusdanig wordt aangemerkt overeenkomstig de normen door die dienst bepaald en officieel meegedeeld aan zeevarenden.
- 4° **Binnenschip:** Elk vaartuig dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is.
- 5° **Pleziervaartuig:** Het vaartuig dat al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is.
- 6° **Kapitein of schipper:** Elke persoon die belast is met de leiding van een vaartuig of deze in feite neemt, alsmede elke persoon die hem vangt.
- 7° **Ambtenaren of bedienden der overheid:** De in artikel 38 bedoelde personen.
- 8° **Verdrag:** Het verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op

zee 1972, goedgekeurd bij wet van 24 november 1975.

9° **Voorschrift:** Eén van de voorschriften van de internationale bepalingen gevoegd bij het in 8° bedoeld Verdrag.

10° **Helder licht:** Licht dat onder normale gegeven weersomstandigheden op een afstand van ten minste 2 ZM (3704 meter) zichtbaar is.

ARTIKEL 4

De in de voorschriften 3, 21 en 32 gegeven begripsomschrijvingen gelden ook voor de toepassing van dit besluit, tenzij het er uitdrukkelijk van afwijkt.

HOOFDSTUK II: SCHEEPVAART-REGELEN

SECTIE 1: ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 5

§1 Geen vaartuig mag de havens van de Belgische kust binnenvaren indien het om reden van zijn afmetingen of zijn diepgang of om enige andere reden een gevaar vormt of dreigt te vormen voor de veiligheid van het vaartuig zelf of van de scheepvaart, of voor de haven- en kunstwerken of voor het milieu in 't algemeen.

Indien bijzondere omstandigheden dit vereisen kan de overheid echter, in door haar te bepalen voorwaarden, een vaartuig, dat om een der bovengenoemde redenen niet in de havens van de Belgische kust mag binnenvaren, toegang tot een der Belgische havens verlenen.

Diepstekende kieljachten kunnen, bij laagwaterstand, vastlopen in de geul van Blankenberge. Vooral in het voorjaar, na de winterstormen, kan de jachtman verrast worden door ondiepten aan de ingang, doordat de baggerwerken nog niet uitgevoerd werden.

Ook tussen de staketsels van de haven van Nieuwpoort kunnen er zich regelmatig zandbanken vormen aan de zijanten van het kanaal, vooral t.h.v. het semafoor.

§2 De haven van Blankenberge is alleen toeganke-lijk voor pleziervaartuigen.

ARTIKEL 6

In de havens van de Belgische kust gelden voor de binnenschepen artikel 1, achtste lid., artikel 2, eer-

ste en tweede lid, en de artikelen 4, 5, 7 en 8 van het KB van 15 oktober 1935 houdende reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

ARTIKEL 7 (identificatie - vlaggenbrief - nationale vlag)

§1 Behoudens andersluidende bijzondere bepaling moet ieder vaartuig op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren.

Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van ten minste 0 meter leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§2 Behalve wanneer het een zeebrief of een vlaggenbrief heeft, moet elk vaartuig dat geheel of gedeeltelijk aan een in België gevestigde persoon toebehoort en dat een Belgische thuishaven heeft of dat gewoonlijk een Belgische haven aandoet, ingeschreven zijn in het register dat daartoe door de hoofdwaterschout van de kust wordt gehouden, en het hem toegewezen kennummer voeren.

De aanvang tot inschrijving moet de volledige identiteit van de eigenaar of eigenaars, het hoofdzakelijk gebruik waarvoor het vaartuig bestemd is, alsook de voornaamste kenmerken ervan vermelden. Iedere wijziging van de in de aanvraag vermelde gegevens moet onverwijld ter kennis worden gebracht van de hoofdwaterschout van de kust.

Het toegewezen nummer wordt op de romp of op de bovenbouw aangebracht, op een plaats die bij helder weer, zichtbaar is op een afstand van tenminste 50 meter. Is het nummer op de zijkant van het schip aangebracht, dan moet het aan beide zijden voorkomen.

§3 Met uitzondering van de vissersvaartuigen die gewoonlijk een Belgische haven aandoen, moet elk vaartuig zijn nationale vlag hissen wanneer het een haven in- of uitvaart en bovendien telkens als de bedienden van de overheid erom verzoeken.

ARTIKEL 8 (verantwoordelijkheid)

§1 Geen enkele bepaling van dit reglement ontslaat de reder, de kapitein of de bemanning van het vaartuig ervan, alle voorzorgen te nemen die

volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden zijn.

§2 De reder, de kapitein of de bemanning van een vaartuig houden rekening met de gevaren van de scheepvaart en met het gevaar voor aanvaring, en met de bijzondere omstandigheden, inzonderheid met de beperkingen van het gebruik van het vaartuig, waardoor het geboden mocht zijn dit reglement niet na te komen om een onmiddellijk gevaar te keren.

ARTIKEL 9 (veiligheid)

Niemand mag, hetzij vrijwillig, hetzij onvrijwillig, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen of deze scheepvaart vertragen door nalatigheid of onbekwaamheid of door manoeuvres uitgevoerd in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende of hallucatieverwekkende middelen.

SECTIE 2: SCHEEPVAARTBEWEGINGEN

ARTIKEL 10

§1 Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 11 worden de voorschriften 4 tot 9 en 11 tot 19 aan boord van elk vaartuig nageleefd.

§2 Vaartuigen die in artikel 13, §2 voor bovenmaatse zeeschepen voorgeschreven lichten en dagmerken niet moeten voeren, moeten uitwijken voor vaartuigen die deze seinen wel voeren. Bovenmaatse zeeschepen die de in artikel 13, §2 voorgeschreven seinen voeren moeten zich onderling gedragen naar de Voorschriften en naar de bepalingen van dit reglement.

§3 Ieder vaartuig dat in de havens van de Belgische kust een ander vaartuig ontmoet, moet de rechterzijde van de vaargeul of de strook gelegen aan de rechterkant van het midden van de doorvaart houden, voor zover dit materieel mogelijk is zonder zijn veiligheid in gevaar te brengen.

§4 In afwijking van Voorschrift 3.g. moet een baggervvaartuig dat bezig is met baggeren, zo uitwijken dat het de scheepvaart niet hindert, en zijn kabels en kettingen vieren.

§5 In de wateren van de havens van de Belgische kust moeten de vaartuig tijdig hun vaart verminderen wanneer zij in de nabijheid van kunstwerken, in uitvoering zijnde werken, of

vaartuigen komen, zodat de door hun doorvaart veroorzaakte golfslag of zuiging geen schade kan berokkenen.

§6 Vaartuigen mogen **niet op gelijke hoogten blijven varen**, tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

§7 Iedere kapitein of schipper moet de havenseinen welke door de overheden worden voorgeschreven en vertoond, in acht te nemen.

§8 Vaartuigen met een **lengte over alles van minder dan 20 meter** moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of stuurboordstaketsels aanhouden, en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

§9 Zeilvaartuigen mogen **niet laveren** in de toegangsgeulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met de middelen tot **werktuiglijke voortbeweging**, moeten zij deze in die wateren gebruiken.

§10 Pleziervaartuigen nemen in de havens van de Belgische kust de kortste weg om hun bestemming te bereiken, zonder de veiligheid van de scheepvaart in gevaar te brengen.

§11 Het is **verboden** in de vaargeulen van de havens en op de reden van die havens op enigerlei wijze **te vissen**. Vanaf kustwerken of aanhorigheden van de havens mag echter met kruisnetten of lijnen worden gevisd in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

ARTIKEL 11 (lig-, meer- en ankerplaatsen)

§1 De vaartuigen nemen de lig-, de meer- en ankerplaats in die hun door de ambtenaren of bedienden van de overheid wordt toegewezen. De kapiteins en schippers volgen de richtlijnen op die worden gegeven in verband met de wijze van aanleggen, meren of ankeren.

§2 Geen enkel vaartuig mag van lig-, meer- of ankerplaats veranderen zonder de toestemming van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§3 Behoudens het bepaalde in §4 is het verboden te ankeren op gestopt te liggen in een vaargeul. In geen geval mag men het anker werpen of het over de bodem laten krabben op plaatsen waar zich kabels, leidingen, zinkers of sluisdrempels bevinden.

§4 Vaartuigen die verplicht zijn in de vaargeul te ankeren of te blijven liggen, hetzij om op het tij te wachten, hetzij omdat zij niet rechtstreeks naar de toegewezen lig-, meer- of ankerplaats kunnen doorvaren, mogen de scheepvaart niet hinderen. Zij moeten zodra mogelijk zee kiezen of zich naar de hun toegewezen plaats begeven.

§5 Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 1 mag geen vaartuig zich in de nabijheid van een sluis ophouden.

ARTIKEL 12: (toegang tot de sluizen)

§1 Bij het in- en uitvaren van de sluizen, moeten de vaartuigen zich gedragen naar de bevelen van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§2 Niet door de sluizen worden gelaten de vaartuigen die geen voldoende bemanning aan boord hebben om de bewegingen met de nodige spoed uit te voeren.

§3 Bestaat er gevaar voor het bedienen van de sluisdeuren, dan kan de doorvaart verboden worden .

SECTIE 3: LICHTEN, DAGMERKEN EN SEINEN

A. VAARTUIGEN

ARTIKEL 13

§1 Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen tot en in de artikelen tot 16, gedraagt ieder vaartuig zich naar de Voorschriften 20, 22 tot 31 en 33 tot 37 en naar de daarin vermelde bijlagen.

ZAR:

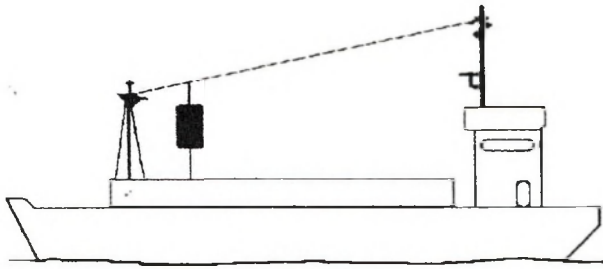
Voorschrift 20 : Toepassing

Voorschrift 21 tot 31 : Lichten en Dagmerken

Voorschrift 33 tot 37 : Geluids- en lichtseinen

§2 Wanneer de loods het heeft aangewezen, voert elk varend **bovenmaats zeeschip** in de havens van Belgische kust, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, behalve de lichten die voor varende WVV zijn voorgeschreven:

- drie rondom zichtbare rode lichten loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatst en een dagmerk bestaande uit een cilinder waar deze het best kan worden gezien.



Zie ook ZARvrschr. 18.d.(i) en 28 RBZS-art 28.

§3 Elk WVV dat in de havens van de Belgische kust op de reden van en in de toegangseulen tot die havens één of meer vaartuigen assisteert, voert, behalve de lichten voor varende WVV voorgeschreven: vooraan een tweede wit toplicht.

Indien verscheidene WVV één of meerdere vaartuigen assisteren, voert elk assisterend vaartuig: vooraan een derde wit toplicht. Deze toplichten staan loodrecht onder elkaar.

(Zie RBZSartikel 24.§1. en §2.)

§4 WVV die voorzien zijn van een **stuurinrichting aan de voorstev**en en daarvan gebruik maken bij het over de achtersteven in- of uitvaren van een haven van de Belgische kust, moeten zolang zij aldus varende zijn, een dagmerk voeren bestaande uit: twee zwarte bollen van tenminste 0,6 meter middellijn.

§5 Watervliegtuigen en andere luchtvaartuigen die gebouwd zijn om op het water te manoeuvreren zijn aan de Voorschriften en aan dit reglement onderworpen.

§6 Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement voert elk **vaartuig dat met een bijzondere politieopdracht belast** is tijdens die opdracht, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een blauw flikkerlicht dat rondom zichtbaar is. Indien verscheidene vaartuigen het bij deze paragraaf voorgeschreven licht voeren is de tussen die vaartuigen gelegen zone **aan de scheepvaart ontzegd**.

(= Scheldereglement)

ARTIKEL 14 (onderwaterwerkzaamheden)

§1 Een vaartuig dat bezig is met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of pijpleiding, en vaartuigen die bezig zijn met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water, voeren

de lichten en dagmerken voorgeschreven bij Voorschrift, 27.b. en in voorkomend geval d. (*Rood/wit en rood vrije en niet vrije doorgang*)

§2 Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement mag een vaartuig dat bezig is met hydrografische verrichtingen, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien een geel flikkerlicht voeren.

ARTIKEL 15 (vervoer gevaarlijke stoffen)

§1 Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren zeeschepen welke in de havens, op de reden van en in de toegangseulen tot die havens, de in bijlage 1 vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in die bijlage voorgeschreven lichten en dagmerken.

(*) *Overdag : de seinvlag "B";*

's Nachts: 2 rondom schijnende rode lichten.

§2 Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren binnenvaartuigen, welke in de havens de in bijlage 2,3 en 4 vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in die bijlagen voorgeschreven lichten en dagmerken.

Bijlage 2 : Overdag : een rode kegel met de punt naar beneden;

's nachts: een verspringend helder rood licht 20/25 keer per minuut;

Bijlage 3 : Overdag : een rode kegel met de punt naar beneden;

's Nachts: een helder rood licht.

Bijlage 4 : Overdag : een blauwe kegel met de punt naar beneden;

's nachts: een rood licht

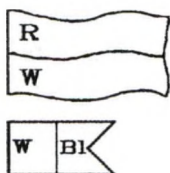
ARTIKEL 16

§1 Vaartuigen die aan staketsels, kaaien of andere aanlegplaatsen, of terzijde van andere vaartuigen gemeerd liggen, voeren de lichten voorzien bij de Voorschriften voor geankerde schepen.

§2 Vaartuigen die gemeerd of ten anker liggen of aan de grond zitten, en voor welke golfslag of woelingen veroorzaakt door snel voorbijvarende vaartuigen hinderlijk kan zijn, voeren:

- a. twee rondom zichtbare heldere lichten, loodrecht onder elkaar het bovenste rood en het onderste wit;

- b. een dagmerk bestaande uit een vlag of een bord met twee horizontale banen van gelijke breedte waarvan het bovenste rood en het onderste wit is; en bovendien wanneer het vaartuig betrokken is in duikerswerkzaamheden eveneens een dagmerk bestaande uit de A-vlag of bord van het Internationaal Seinboek.



(^o)Zie tevens schelde reglement Art. 31§3.1^o en 2^o

§3 De lichten worden getoond overeenkomstig Voorschrift 20

B. VASTE KUNSTWERKEN

ARTIKEL 17

Indien het vaste installaties betreft, moeten de in uitvoering zijnde werken aan hun uiterste grenzen en zo nodig daartussen aangeduid worden, daar waar dit het best kan worden gezien, door een dagmerk:

- bestaande uit twee rode vlaggen boven elkaar en door twee loodrecht geplaatste rode lichten met daarboven een groen licht, met en onderlinge afstand tussen 0,5 en 1 meter.

Deze lichten zijn rondom schijnend en zichtbaar vanaf 1 zeemijl.



Steigers, dukdalven en andere kunstwerken die boven het gemiddelde laagwaterpeil uitsteken, kunnen eveneens aangeduid worden door de in dit artikel voorgeschreven lichten. Die lichten worden getoond in de omstandigheden en op de wijze bepaald in het eerste lid.

C. WRAKKEN EN GEZONKEN VAARTUIGEN

ARTIKEL 18

§1 De ligging van wrakken en gezonken vaartuigen wordt aangeduid door middel van de lichten en dagmerken, welke in Voorschrift 30.d. zijn voorgeschreven voor aan de grond zittende vaartuigen.

§2 Wrakken, gezonken vaartuigen en andere obstakels voor de scheepvaart mogen eveneens worden aangeduid d.m.v. één of meer lichtboeien of tonnen volgens het gecombineerd kardinaal en lateraal betonningsstelsel "A".

§3 Voor de toepassing van het in §2 bedoeld betonningsstelsel wordt als stuurboord- of bakboordzijde van het vaarwater beschouwd de zijde, welke een van zee komend vaartuig aan zijn stuurboord- of bakboordkant heeft, met dien verstande dat wat de kustroute betreft het gehele gebied wordt geacht als deel uitmakend van de toegangsweg naar de Schelde.

SECTIE 4: VERPLICHTINGEN VAN EIGENAARS, EXPLOITANTEN, KAPITEINS OF SCHIPPERS VAN VAARTUIGEN

ARTIKEL 19

§1 Ieder kapitein of schipper of bij dezès ontstentenis, iedere eigenaar of exploitant van een vaartuig is gehouden:

- 1^o zijn vaartuig behoorlijk vast te maken of te verankeren;
- 2^o het vaartuig zo bij nacht als bij dag te bewaken of te doen bewaken;
- 3^o steeds de nodige manschappen aan boord te hebben of onmiddellijk ter beschikking te stellen, om de manoeuvres die door de ambtenaren of bedienden van de overheid zouden bevolen worden, onmiddellijk te kunnen uitvoeren;
- 4^o aan dek van een geankerd vaartuig voldoende bemanning te houden om het zwaaien van het vaartuig bij het kenteren van het tij gade te doen slaan, en om bijtijds de vereiste manoeuvres te kunnen uitvoeren, o.m. om het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken;
- 5^o tuig- of takelwerk dat buiten boord uitsteekt in te halen, wanneer het zo geplaatst is dat het de veiligheid van de scheepvaart of de goede orde in de aanhorigheden van de havens in gevaar kan brengen;
- 6^o wanneer het vaartuig gemeerd ligt, het buitenste anker, en wanneer het de sluzen naderd en doorvaart, alle ankers in kluis te trekken;

7° de aan staketsels en kaaien of ter zijde van andere vaartuigen liggende of gemeerde vaartuigen, buitenboord te voorzien van behoorlijke wrijfhouten of worsten die onzinkbaar moeten zijn;

8° gevolg te geven aan elk verzoek om een tros aan te nemen en vast te maken, en eventueel eigen meertouwen los te gooien om het verhalen van andere vaartuigen te vergemakkelijken;

9° elke voorzorgsmaatregel te treffen opdat het proefdraaien van motor met ingeschakelde schroeven geen schade aan derde zou kunnen veroorzaken.

§2 In de havens van de Belgische kust zijn artikel 528, eerste, tweede en vijfde lid, en de artikelen 529 en 531 van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming van toepassing.

ARTIKEL 20 (afmeren van schepen)

§1 Het is verboden sluisdeuren en draaibruggen als steunpunten te gebruiken.

§2 Ongeacht hun lig- of meerplaats mogen vaartuigen slechts aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen worden vastgemaakt. Het is inzonderheid verboden vaartuigen vast te maken aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaaien, alsook aan gelijk welke bebakeningsrichting.

§3 Het is verboden een vaartuig vast te meren aan een lichtschip of aan een daartoe niet bestemde boei. Het is eveneens verboden het anker te werpen binnen de zwaaikring van een lichtschip of een boei.

§4. Het is verboden het scheepsverkeer in de vaargeul te belemmeren, onder meer door het spannen van meerlijnen. Is het voor het verhalen van een vaartuig nodig een meerlijn over de vaargeul te brengen, dan moet deze tijdig losgemaakt of gevierd worden om een ander vaartuig te laten voorbijvaren.

HOOFDSTUK III: INSTANDHOUDING van SCHEEPVAARTWEGEN, HAVENS en STRANDEN van de BELGISCHE KUST

ARTIKEL 21

§1 Het is verboden zonder bijzondere machtiging vanwege de ambtenaren of bedienden van de overheid enig werk in de Belgische territoriale zee, in de havens of op de stranden van de Belgische kust uit te voeren of er om het even welke materialen of voorwerpen, daaronder begrepen de op het strand geworpen wrakken, weg te halen.

§2 Het is verboden:

1° Onverminderd het bepaalde in de wetgeving op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, in de Belgische territoriale zee, in de havens van de Belgische kust en op de stranden enig voorwerp te werpen, neer te leggen, te laten drijven of weglopen, waardoor de bodem verhoogd, de scheepvaart gehinderd of de vrije afloop van water belemmerd kan worden; enige vaste of vloeibare stof, o.a. olie (afval) en chemische of radio-actieve producten of afvalstoffen, waardoor de wateren kunnen verontreinigd worden, uit te storten. De terzake door de ambtenaren of bedienden van de overheid gegeven bevelen worden zonder verwijl ingevolg;

2° zich op de kunstwerken of in de aanhorigheden van de havens, die niet voor het publiek verkeer openstaan, te begeven, tenzij met toestemming van de met de bewaking daarvan belaste ambtenaren of bedienden van de overheid;

3° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, een vaartuig ten behoeve van herstellingen of om enige andere reden op het droge te zetten. Herstellingen mogen enkel uitgevoerd worden op de plaatsen en in de voorwaarden bedoeld in voormelde machtiging;

4° behoudens de machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, vaartuigen andere dan vissersvaartuigen en pleziervaartuigen op kielbalken, balkroosters en hellingen te plaatsen. De vissersvaartuigen en ple-

ziervaartuigen mogen er geplaatst worden in de voorwaarden te bepalen door deze ambtenaren en bedienden, zonder dat de duur van de plaatsing vijftien dagen te bovengaat;

5° afbraak- en afvalresten, wrakken, wrakstukken of dergelijke voorwerpen op het openbaar domein te plaatsen of achter te laten, alsook in volledig verwaarloosde toestand verkerende vaartuigen in de havens van de Belgische kust te laten liggen. Indien de veiligheid van de scheepvaart of de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater dit vereist kunnen de in dit lid bedoelde voorwerpen, na schriftelijke ingebrekestelling van de belanghebbenden, door de overheid en bij gemotiveerde beslissing, ambtshalve vernield worden. Van het te vernielen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§3 De kapiteins en schippers nemen alle nodige voorzorgen, geen dijken, havenkunstwerken of werk in uitvoering te beschadigen. Het is onder meer verboden met bootshaken te steken in het paalwerk, het metselwerk, de kantstukken of de stenen glooiingen van de dokken. Voor het meeren mag geen gebruik gemaakt worden van kettingen, tenzij zij omkleed zijn met voeling.

§4 Ieder kapitein of schipper, die zijn vaartuig voert in wateren die noch door reglementaire bepalingen noch door de betoning voor de scheepvaart aangewezen zijn, doet zulks op eigen risico en gevaar, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikelen 22 en 28, §1.

ARTIKEL 22 (aan de grond gelopen vaartuigen)

§1 De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet onmiddellijk na het ongeval:

1° langs de kortste weg, van het feit kennis geven aan de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid, die onmiddellijk, voor zover het geen ambtenaar van de zeevaartpolitie of van het loodswezen is, deze laatste diensten op de hoogte stelt;

2° het aan de grond zittend of gezonken vaartuig door middel van de reglementair voorgeschreven lichten en dagmerken aanwijzen.

ZAR: Voorschrift 30 d.

***Een aan de grond zittend vaartuig ver-
toont:***

***bij dag : Drie ballen loodrecht ten op-
zichte van elkaar***

***'s nachts : Eén of twee ankerlichten en
bovendien twee rondom zicht-
bare rode lichten, het ene lood-
recht onder het andere***

§2 Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen hebben laten zinken zijn eveneens onderworpen aan het bepaalde van §1.1°. Zij moeten tevens het bepaalde van §1.2° naleven, tenzij de ambtenaar of bediende van de overheid bepaald bij artikel 38. §1.1°, oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan uitmaken.

§3 Ieder persoon is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid in te lichten over de aanwezigheid van wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen voor zover deze niet officieel gekend zijn.

§4 De eigenaar, de kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit, binnen de termijn opgelegd door de ambtenaar of bediende van de overheid, vlot brengen en verwijderen naar een daartoe door deze laatste aangewezen plaats. Wrakken, wrakstukken, gezonken voorwerpen of tuigen moeten eveneens onder dezelfde voorwaarde door de eigenaar gelicht en aan de wal gebracht en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

§5 Als niet voldaan is aan de voorschriften van §1. §2 en §4, of in spoedgevallen, waarover het Bestuur der Waterwegen oordeelt, of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan het Bestuur der Waterwegen ambtshalve en op risico van de eigenaar, de kapitein of de schipper, de in §2.2° en in §4, bepaalde verrichtingen uitvoeren en alle nodige maatregelen treffen voor de veiligheid of de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van het vaarwater of de instandhouding van het vaarwater. Eventueel wordt het vaartuig of dezes overblijfselen, wrak, wrakstukken, gezonken tuig of voorwerp ambtshalve vernield.

§6 De eigenaar, de kapitein of de schipper is, onverminderd de toepassing van artikel 46 en volgende van Boek II van het wetboek van koop- handel, aan de Staat de terugbetaling verschul-

digd van de voor de uitvoering van de in §5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernietiging inclusief) gedane kosten.

Het bedrag van die voorschotten wordt in een staat vastgelegd, welke door de overheid voor waar en echt wordt verklaard.

§7 De overheid eist voor alle uitvoering van de in §5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernietiging inclusief), dat door de eigenaar, kapitein of schipper de tot dekking van de kosten dier uitvoering nodig geachte som in bewaring geeft. Het in bewaring geven van die som kan, zonder kosten voor de overheid, vervangen worden door het stellen van een borg, die zij toereikend oordeelt.

§8 Is de in bewaring gegeven som of de borg ontoereikend, dan worden het geredde vaartuig of dezes overblijfsel of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door de Staat voorgeschoten kosten. De overheid beveelt de verkoop tot beloop van het bedrag der voorschotten of van het bedrag ervan dat niet gedekt is door de in bewaring gegeven som of de borg. Wat niet verkocht is geworden, blijft ter beschikking van belanghebbenden.

§9 Indien het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen door de eigenaar de kapitein of schipper niet worden teruggenomen of indien deze laatsten onbekend zijn, doet de overheid ze verkopen na aan de verkoop de in deze paragraaf voorziene publiciteit te hebben gegeven. De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de betrokken eigenaar, kapitein of schipper indien deze ten name van de betrokken eigenaar, kapitein of schipper indien deze gekend is, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken, alles na aftrek van het bedrag der onder §8 bedoelde voorschotten. De overheid bemoeit zich niet met het verdelen onder belanghebbenden van de aldus geconsigneerde sommen.

Biedt zich geen koper aan, dan beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

De overheid laat voor de in deze paragraaf bedoelde verkoop, in twee der meest verspreide

nieuwsbladen van de plaats, en met vijftien dagen tussentijd, van de verrichte redding twee kennisgevingen verschijnen, met opgave van de kenmerken en kentekens van dit materiaal en het verzoek tot elke persoon, die er aanspraak op maakt, zijn vordering in te dienen binnen dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste kennisgeving. Na het verstrijken van die termijn beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

§10 Het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen worden onder de bewaking van de toldienst gesteld op de plaats welke deze aanwijst. De verkoop ervan geschiedt onder voorwaarde dat de tolformaliteiten voor de aangifte, het onderzoek en het betalen van de in voorkomend geval verschuldigde rechten en taksen vervuld zijn, voor alle weghaling of in bezitneming door belanghebbenden.

ARTIKEL 23

De bepalingen van artikel 22, §4 tot §10, zijn toepasselijk op de lading van het aan de grond zittende of gezonken vaartuig.

ARTIKEL 24 (meldingsplicht van beschadigingen)

Ieder kapitein of schipper, die gelijk welk vast of drijvend bebakeninginstrument heeft beschadigd dan wel dit uit welke oorzaak ook heeft verplaatst, is gehouden daarvan onmiddellijk per radio kennis te geven aan het naastbijliggend radiokuststation. De kapitein of schipper van een vaartuig dat niet met een radiotoestel is uitgerust, moet het voorval dadelijk bij aankomst in de eerste aanleghaven mondeling of schriftelijk bij de Dienst van het Loodswezen te Oostende aangeven.

ARTIKEL 25 (verdwijning van boeien)

Eenieder is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde overheid kennis te geven van het wegdrijven of verdwijnen van lichtboeien en van de defecte werking van lichtboeien en bakens.

ARTIKEL 26 (gevaarlijke stoffen)

Het vervoer van ontplofbare, ontvlambare, radio-actieve en andere gevaarlijke stoffen is onderworpen aan bijzondere bepalingen.

HOOFDSTUK IV: OVERHEIDS- MAATREGELLEN

ARTIKEL 27 (onvoldoende gemeerd, hinderen doorvaart)

§1 Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of op de doorvaart kan hinderen, telkens als in de havens of op de reden van de Belgische kust werken van openbaar nut uitgevoerd of de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart verzekerd dienen te worden, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers, de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten, zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§2 De ambtenaren en bedienden van de overheid zijn gemachtigd de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten om de waterafvoer te vergemakkelijken of het vaarwater te vrijwaren.

§3 De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens de paragrafen 1 en 2 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§4 De kapiteins, schippers en gebruikers van vaartuigen zijn gehouden tot inachtneming, wat de scheepvaart betreft, van alle door de overheid medegedeelde berichten, inzonderheid de berichten aan zeevarenden of de dringende berichten aan zeevarenden en, wat de veiligheid van de niet aan het KB van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, van de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid.

ARTIKEL 28 (onvoldoende of gevaarlijk gemeerde schepen)

§1 Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is, of derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken van de havens of van de kust, of wanneer het dreigt te zinken, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of

schippers de maatregelen die zij nodig achten op te leggen, zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§2 De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens §1 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§3 De ambtenaren of bedienden van de overheid hebben het recht de meertouwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen wanneer zij die maatregel noodzakelijk achten.

ARTIKEL 29

De maatregelen opgelegd door de ambtenaren of bedienden van de overheid, overeenkomstig dit reglement, worden uitgevoerd op kosten en risico van de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers.

HOOFDSTUK V: DIVERSE BEPALINGEN

A. PLEZIERVAART

ARTIKEL 30 (vaartuigen <6 meter)

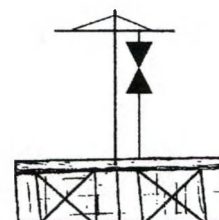
§1 Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 meter of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen indien buitengaats de van uit zee waaierende windkracht 3 Beaufort of van uit land waaierende windkracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.

§2 Paragraaf 1 is niet van toepassing op pleziervaartuigen die aan **georganiseerde wedstrijden of zeilcursussen** deelnemen, op voorwaarde dat die vaartuigen er onder afdoend toezicht van de organisatoren blijven.

§3 Voor de toepassing van §1 wordt een **wind**, welke op een gegeven plaats **evenwijdig met de Belgische kust** waait, beschouwd als van uit zee waaierende wind.

§4 In de havens wordt het uit §1 volgende verbod aangeduid:

- bij dag door een zwarte figuur, bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, (*diabolo*)



- bij nacht door een rondom zichtbaar violet flikkerlicht.

Deze seinen worden gehesen of vertoond:

a. te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort:

op de seinmast geplaatst op het loodswezen;

b. te Blankenberge:

op de mast geplaatst bewesten het vuurtorengebouw.

Op plaatsen van de kust, vermeld in artikel 32, wordt het in §1 voorzien verbod met een passend dagmerk kenbaar gemaakt door de gemeentelijke overheden.

ARTIKEL 31 (sportactiviteit in groepsverband)

§1 Met het oog op de veiligheid van de scheepvaart mogen geen wedstrijden of sport- of ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de Belgische territoriale zee gehouden of verricht worden, behoudens vergunning vanwege de Nautische Directeur van de Dienst van het loodswezen.

Deze vergunning moet ten minste drie weken voor de vastgestelde datum worden aangevraagd. Deze ambtenaar beslist onverwijld over de aanvraag en bepaalt de voorwaarden waarin de wedstrijd of de activiteiten mogen gehouden worden.

§2 Behoudens het bepaalde in §3 zijn de in §1 bedoelde wedstrijden of activiteiten alsook het beoefenen van waterski of plankzeilen in de havens van de Belgische kust verboden.

§3 In de havens van de Belgische kust mogen zeilcursussen slechts worden gegeven in de voorwaarden bepaald in §1. Indien volgens het soeverein oordeel van de bevoegde overheid, de veiligheid van de scheepvaart het toelaat, mogen die voorwaarden afwijkingen inhouden ter zake van het bepaalde in artikels:

10 §3,

§9. **10.§3 : stuurboordwal in de vaargeul houden.**

10.§9: niet laveren in de toegangsgeulen.

ARTIKEL 32 (vertrek en landing via de stranden)

§1 Langs de stranden van de Belgische kust mag geen vaartuig zee kiezen, tenzij vanaf de plaatsen die door de ambtenaren van het Bestuur der

Waterwegen worden aangeduid en binnen de grenzen die door hen zijn vastgelegd geworden. Zeilplanken mogen bovendien zich aldaar niet verder van de kust verwijderen dan tot op een afstand van 200 meter.

§2 Behalve op de krachtens de eerste paragraaf aangeduide plaatsen mag geen vaartuig, behoudens bij overmacht, het strand naderen op een afstand van minder dan 200 meter.

§3 De in dit artikel bedoelde afstand van 200 meter wordt gerekend vanaf de laagwaterlijn, zoals deze op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerd zeekaarten is aangebracht.

B. VISSERIJ

ARTIKEL 33 (vissen vanaf het strand)

§1 Het uitzetten vanaf het strand van netten of lijnen met haken mag slechts geschieden:

1° buiten de krachtens artikel 32 §1, aangeduide plaatsen zones, die door de gemeente-overheid als badzones worden aangeduid; en

2° in een zone waarvan de zeewaartse grens niet verder reikt dan op een afstand van 150 meter, te rekenen vanaf de laagwaterlijn waarvan sprake in artikel 32 §3. Die netten of lijnen worden op afdoende wijze, door middel van één of ander goed zichtbare gele merken, gesignaleerd.

§2.1° Netten, andere dan treilnetten, of lijnen met haken, welke vanaf vaartuigen worden uitgezet, moeten bestendig aan een bemand vaartuig worden vastgemaakt. De netten mogen per vaartuig niet langer zijn dan 50 meter. Het vaartuig voert bovendien de lichten en dagmerken bepaald bij voorschrift 26.e.

2° Voor zover het praktisch mogelijk is, wordt het in deze paragraaf bedoelde visgerei gemerkt met de letters en het nummer van het vaartuig waartoe het behoort.

C. ANDERE ACTIVITEITEN

ARTIKEL 34 (jacht)

Het is verboden op vogels en op waterwild te schieten hetzij vanaf een vaartuig dat zich in de Belgische territoriale zee of in de havens van de Belgische kust bevindt, hetzij van op kunstwerken of in de aanhorigheden van deze havens of van op de stranden van de Belgische kust.

ARTIKEL 35 (geluidsreclame)

Het is verboden in de territoriale zee, of in de havens van de Belgische kust, vaartuigen te gebruiken voor enige vorm van geluidsreclame.

ARTIKEL 36

Het is verboden in de havens van de Belgische kust te zwemmen of te baden.

HOOFDSTUK VI: EINDBEPALINGEN

ARTIKEL 37 (boorddocumenten)

Elk vaartuig waarop dit besluit van toepassing is, moet een exemplaar van dit reglement en een bijgewerkte officiële kaart van de Belgische territoriale zee aan boord hebben. Deze bepaling is niet van toepassing op vaartuigen bestemd voor strandvermaak alsook op zeilplanken.

ARTIKEL 38 (ambtenaren belast met het toezicht)

§1 Moeten, onder voorbehoud van het bepaalde in §2 tot 6, toezien dat dit reglement wordt uitgevoerd:

- 1° de ambtenaren van het bestuur der Waterwegen;
- 2° De volgende ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart:
 - (a) de ambtenaren van de zeevaartpolitie
 - (b) de ambtenaren van het loodswezen.
- 3° De ambtenaren van het Bestuur van Douanen en Accijnzen;
- 4° De havenkapiteins, de adjuncthavenkapiteins de havenluitenanten, de sasmeesters en kaaimesters binnen de grenzen van hun ambtsgebied, met dien verstande dat de havenkapitein van Oostende en dezes ondergeschikten eveneens mogen toezien op de uitvoering van dit reglement:
 - (a) in de toegangsecul tot het nieuwe vissersdok van de meest westelijke punt van de noordelijke kaaimuur tot de westelijke punt van de zuidelijke kaaimuur;
 - (b) in de toegangsecul tot de nieuwe handelsdokken;
 - (c) in het tijdok en het Montgommerydok.
- 5° De door de stad Brugge aangestelde havenmeester binnen de grenzen van de vissers-

haven van Zeebrugge, die voor de uitvoering van dit reglement, aanzien wordt als omvattende het dok der vissersvaartuigen tot aan de buitengrens zijner toegangsecul;

6° De leden van de rijkswacht;

7° De ambtenaren en bedienden van de gemeentepolitie in de gemeenten op wier grondgebied zich een haven bevindt of die langs de kust gelegen zijn.

§2 Onverminderd het bepaalde in de volgende paragrafen moeten alleen de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen:

1° de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen: artikel 21 §1 en §2.3° en 4°, artikel 22 §4 tot §10, artikel 23 en 25 §2.

2° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, bedoeld in §1.2°, artikel 9, artikel 10 met uitzondering van §3, artikel 13, 15, 16, 19 §1.7°, 20 §4, 25, 27 §1, 28 §1 en §3.

3° de ambtenaren van het Bestuur van Zeewezen en van Binnenvaart bedoeld in §1.2°.a. (zeevaartpolitie): artikel 27 §3. laatste volzin, artikel 28 §2 laatste volzin en artikel 35;

4° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in §1.2°.b. (loodswezen): artikel 5 §1, artikel 30 en 31, het voorlaatste artikel voor zover het vertrek plaats heeft vanuit de havens van de Belgische kust.

§3 Onder voorbehoud van het bepaalde in §4, moeten de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen:

de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen alsook de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onderscheidenlijk aangewezen in §1.1° en 2°, artikel 10 §4, artikel 14, 17 en 18.

§4 In afwijking van paragraaf 1.4° zien de aldaar vermelde ambtenaren niet toe op de uitvoering van het bepaalde in artikel 5 §1, artikel 15, 21 §1 en §2.3° en 4°, in artikel 22 §4 tot §10, in artikel 23, 27 §2, 30 en 32.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, geldt de hiervoor vermelde afwijking niet voor de toepassing van artikel 5 §1, 15 en 27 §2.

Wat de haven van Oostende betreft, zien de bedoelde ambtenaren toe op de uitvoering van dit reglement in de strook van het Montgomerydok gelegen tussen de zuidelijke steiger aan de westkant van het dok en de Mercatorsluis, doch uitsluitend om het verkeer naar of vanuit die sluis te regelen.

§5 De in §1.5° bedoelde havenmeester ziet toe dat dit reglement, met uitzondering van de artikelen en paragrafen welke in §4, eerste lid, vermeld zijn, wordt uitgevoerd.

§6 In de havenzone omschreven in artikel 1 van het KB van 7 januari 1980, zijn alleen de ambtenaren van de Regie voor Maritiem Transport of hun afgevaardigden bevoegd om de lig-, meer- of ankerplaatsen toe te wijzen of deze te veranderen.

Niettemin zijn in de gevallen waar de algemene veiligheid dit vereist, de ambtenaren bedoeld in §2.4° bij voorrang bevoegd om deze plaatsen toe te wijzen of te veranderen.

§7 De gemeentebesturen en alle met openbaar gezag beklede personen moeten, indien zij daartoe verzocht worden, aan de in voorgaande paragrafen personen hun hulp verlenen voor de toepassing van dit reglement.

ARTIKEL 39 (vlaggenbrief)

§1 In artikel 1 van het KB van 15 maart 1966, betreffende de vlaggenbrief en de uitrusting van pleziervaartuigen, gewijzigd bij het KB van 31 mei 1969, worden 3° en 4° door de volgende bepaling vervangen:

"3° In de Belgische zeewateren zoals zij bepaald zijn door artikel 1.5° van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid er schepen. De grenzen van de havens van de kust zijn die welke bepaald zijn in artikel 2 van het KB van 4 augustus 1981."

§2 In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het KB van 20 juli 1973, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 2 worden de woorden "met uitzondering van de zeilplanken" ingevoegd tussen de woorden "pleziervaartuigen" en "moeten";

2° paragraaf 3 wordt in de volgende redactie hersteld: "Personen die het **plankzeilen** be-

oefenen moeten een reddingsvest in goede staat en van een opvallende kleur dragen".

SCHEEPVAART- & POLITIEREGLEMENT
VOOR DE
BENEDENZEESCHELDE

Ten behoeve der cursisten voor het Algemeen Stuurbrevet

Samengesteld door : Marcel KUBIS
Geert HUBRECHTSEN

BLADWIJZER

HOOFDSTUK I. - ALGEMENE BEPALINGEN	3
ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED	3
ARTIKEL 2: BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	3
ARTIKEL 3: VERANTWOORDELIJKHEID	4
HOOFDSTUK II. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN	5
AFDELING 1 : GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ ELK SOORT ZICHT	5
ARTIKEL 4: TOEPASSING	5
ARTIKEL 5: UITKIJK	5
ARTIKEL 6: VEILIGE VAART	5
ARTIKEL 7: GEVAAR VOOR AANVARING	7
ARTIKEL 8: MAATREGELEN TER VERMIJDING VAN AANVARING	7
ARTIKEL 9: GEDRAG IN EN BUTTEN EEN VAARGEUL	7
ARTIKEL 10: OPDRAAIEN EN KOP VÓÓR NEMEN	8
AFDELING 2: GEDRAG VAN SCHEPEN IN ZICHT VAN ELKAAR	8
ARTIKEL 11: TOEPASSING	8
ARTIKEL 12: ZEILSCHIP	8
ARTIKEL 13: OPLOPEN EN VERBOD OP GELIJKE HOOGTE TE BLIJVEN VAREN	9
ARTIKEL 14: RECHT OP ELKAAR IN STUREN	10
ARTIKEL 15: KOERS KRUISEN	10
ARTIKEL 16: MAATREGELEN VAN HET SCHIP DAT MOET UITWIJKEN	10
ARTIKEL 17: MAATREGELEN VAN HET SCHIP DAT KOERS MOET HOUDEN	11
ARTIKEL 18: VOORRANGSREGELS	11
AFDELING 3. : GEDRAG VAN DE SCHEPEN BIJ BEPERKT ZICHT	11
ARTIKEL 19 : BEPERKT ZICHT	11
HOOFDSTUK III. - LICHTEN EN DAGMERKEN	13
ARTIKEL 20: TOEPASSING	13
ARTIKEL 21: BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN LICHTEN	13
DAGMERKEN	13
BIJZONDERE REGELINGEN	14
ARTIKEL 22: ZICHTBAARHEID VAN DE LICHTEN	14
ARTIKEL 23: WVV	14
ARTIKEL 24: SLEPEN EN ASSISTEREN	15
ARTIKEL 25: ZEILSCHEPEN	16
ARTIKEL 26: SCHEPEN BEZIG MET DE UITOEFENING VAN DE VISSERIJ	16
ARTIKEL 27: ONMANOEUVREERBAAR, BEPERKT MANOEUVREERBAAR SCHIP EN BIJZONDERE TRANSPORTEN	16
ARTIKEL 28: BOVENMAATS ZEESCHIP	18
ARTIKEL 29: LOODSCHEPEN	18
ARTIKEL 30: TEN ANKER LIGGENDE, GEMEERDE, AAN DE GROND ZITTENDE EN GEZONKEN SCHEPEN EN OBSTAKELS VOOR DE SCHEEPVAART	18
ARTIKEL 31: BIJZONDERE LICHTEN EN DAGMERKEN	19

HOOFDSTUK IV - GELUIDS- EN LICHTSEINEN	21
ARTIKEL 32:	21
ARTIKEL 33: MIDDELEN VOOR GELUIDSSEINEN	21
ARTIKEL 34: MANOEUVREER-? WAARSCHUWINGS- EN BIJZONDERE SEINEN	21
ARTIKEL 35: GELUIDSSEINEN BIJ BEPERKT ZICHT	22
ARTIKEL 36: AANDACHTS- EN WAARSCHUWINGSSEINEN	23
ARTIKEL 37: NOODSEINEN	23
HOOFDSTUK V - DUWVAART	24
ARTIKEL 38: BEGRIPSOMSCHRIJVING	24
ARTIKEL 39: LICHTVOERING	24
HOOFDSTUK VI - BEPALINGEN VOOR KLEINE SCHEPEN	25
ARTIKEL 40: TOEPASSING	25
ARTIKEL 41: LICHTEN EN DAGMERKEN	25
ARTIKEL 42: VAARREGELS	26
HOOFDSTUK VII - DIVERSE BEPALINGEN	27
ARTIKEL 43: VERPLICHTING TOT WACHT HOUDEN	27
ARTIKEL 44: MELDINGSPLICHT	27
ARTIKEL 45: BIJZONDERE TRANSPORTEN	27
ARTIKEL 46: BIJZONDERE GEBEURTENISSEN	27
ARTIKEL 47: AANWIJZINGEN, BEVELEN EN BERICHTEN VAN TIJDELIJKE AARD	27
HOOFDSTUK VIII - EINDBEPALINGEN	28
ARTIKEL 48: VERPLICHTING TOT AAN BOORD HEBBEN VAN REGLEMENT EN ZEEKAART	28
ARTIKEL 49: TOEZICHT OP NALEVING VAN HET REGLEMENT	28
POLITIEREGLEMENT VAN DE BENEDENZEESCHELDE	29

HOOFDSTUK I. - ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGBIED

§1 Dit reglement is van toepassing op de Benedenzeeschele en de havens die daarmee in open gemeenschap zijn.

§2 Voor de toepassing van dit reglement is de Benedenzeeschele begrensd door:

- 1° stroomopwaarts, het verlengde van de lijn getrokken door de twee richtingspalen gelegen op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen en stroomafwaarts, de Belgisch-Nederlandse grens;
- 2° ter hoogte van de sluisen: de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom.

ARTIKEL 2: BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

§1 In dit reglement wordt verstaan onder:

- 1° schip: een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt als een middel van verplaatsing te water;
- 2° zeeschip: een schip dat gewoonlijk de zee bevaart (*ook een jacht*) of hiertoe bestemd is
- 3° binnenschip: een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;
- 4° bovenmaats zeeschip: een zeeschip dat wegens zijn lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de dienst van het loodswezen wordt aangewezen overeenkomstig de door hem vastgestelde en aan varenden bekend gemaakte normen;
- 5° sleepboot: WVV dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;
- 6° zeilschip: een schip dat onder zeil is mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
- 7° klein schip: een schip met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd een sleepboot en een duwboot;
- 8° samenstel: een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
- 9° 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 die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

10° obstakel: een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;

11° 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;

12° werktuiglijk voortbewogen schip: een schip dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

13° 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 tijdig uit te wijken;

14° beperkt manoeuvreerbaar schip: een schip dat door de aard van zijn werkzaamheden 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.

§2 In dit reglement:

- a) wordt verstaan onder kapitein of schipper: diegene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt
- b) wordt verstaan onder vaarwater: het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;
- c) wordt verstaan onder vaargeul: het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;

- d) wordt verstaan onder hoofdvaargeul en nevenvaargeul: de vaargeulen als zodanig aangeduid door de dienst van het loodswezen;
- e) is een schip "varende" wanneer het niet ten anker ligt, niet is gemeerd en niet aan de grond zit;
- f) betekent de uitdrukking "assisteren" het bijstaan van WVV door één of meer sleepboten die verbonden of in aanraking zijn met het WVV;
- g) betekent de uitdrukking "hoogte":
- 1° voor alle schepen uitgezonderd binnenschip 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 binnenschip voorzien van een meetbrief: de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste toegelaten inzinking aangeven;
- h) betekenen de woorden "lengte" en "breedte" van een schip de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;
- i) worden schepen geacht in zicht van elkaar te zijn, alleen dan wanneer het ene vanaf het andere met het blote oog kan worden waargenomen;
- j) betekent de uitdrukking "beperkt zicht" elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp of andere soortgelijke oorzaken;
- k) betekent "opdraaien" dat het schip dat vóór stroom of op stil water varende is, zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;
- l) betekent de uitdrukking "kop voor nemen" dat het schip, dat tegen stroom varende is zodanig van richting verandert dat het vóór stroom komt te varen;
- m) dienst van het loodswezen: de directeur van de dienst van het loodswezen of zijn afgevaardigde;
- n) Antwerpse waterschout: de waterschout te Antwerpen of zijn afgevaardigde.

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 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.

(°) Zeemansgebruik: *de door oefening en gewoonte of gebruik vastgelegde handelingen verricht door een verantwoordelijkheidsbewust nauticus, om een zo groot mogelijke veiligheid te verzekeren.*

Evenwel het afwijken van een reglement is een weloverwogen en zelden voorkomende beslissing b.v.. een manoeuvre bij een anders onvermijdelijke aanvaring, met redelijke kans op ontwijken. M.a.w. "nood breekt wet".
Passagiers zijn geen bemanningsleden!

HOOFDSTUK II.

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN

AFDELING 1: GEDRAG VAN 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 ten 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.

(°) *Belangrijke factor is de zichtbaarheid, b.v. verdubbeling van de wacht bij slechte zichtbaarheid.*

Zet de uitkijk vrij van uitzichtbelemmerende zaken (genua), vrij van het motorlawaai (zo nodig van voren)

Gebruik verrekijker en uitluisteren op VHF en radar.

"Zichtbaar" betekent zichtbaar bij donkere nacht en heldere dampkring

ARTIKEL 6: VEILIGE VAART

§1 Een schip moet ten 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:

(°) *Veilige vaart is deze waarbij men juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermindering van aanvaringen.*

1. 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, stroom, en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

6° de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte.

(°) *Belangrijke factoren zijn:*

- *de zichtbaarheid en de verkeersdichtheid*
- *de manoeuvreerbaarheid: koersstabiliteit, wendbaarheid, motorvermogen*

- *de achtergrondlichten langs de Schelde-oeveren kunnen zeer hinderlijk zijn.*

- *meteorologische omstandigheden, stroomrichting en -snelheid*

- *diepgang en waterdiepte*

2. Bovendien door schepen uitgerust 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.

(°) *Houd rekening met:*

- *de beperkingen van de radar;*

- *beperkingen v/h ingestelde radarbereik;*

- *meteorologische omstandigheden kunnen het echo's geven;*

- *houten en polyesteren schepen zijn slecht zichtbaar;*

- *het aantal genomen waarnemingen op eenzelfde moment;*

- *houd je marifoon klaar*

3. Voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie:
de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen.

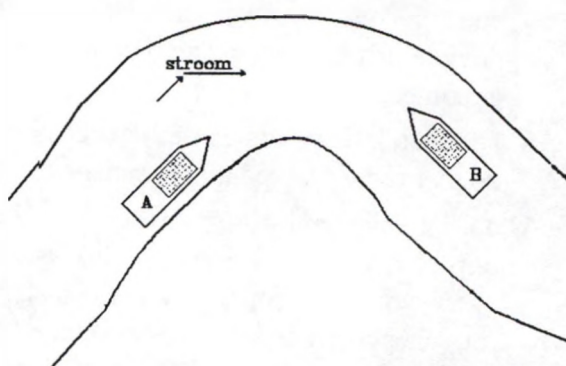
§2 Bovendien, om een veilige vaart in de hoofdvaargeul te kunnen houden:

1° moet een schip met een lengte van 12 m en meer, dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, door een genoegzaam krachtige en gebruiksklare motor kunnen worden voortbewogen.

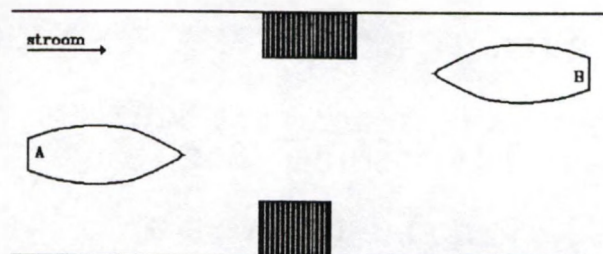
2° Moet een schip van minder dan 12m. dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, voorzien zijn van een motor die, voor onmiddellijk gebruik gereed is en het schip in staat stelt een snelheid van ten minste 6 km per uur door het water te kunnen handhaven.

(°) *een vaartuig <12 meter blijf liefst buiten de vaargeul; in feite vervalt bij een draaiende motor het statuut zeilschip*

§3 WVS 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 de golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, § 3 voorgescreven lichten of dagmerken voeren.

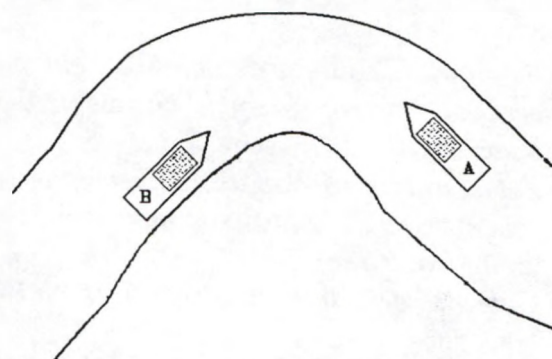


§4.1° Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt, schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen, bij een engte, een bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende schip gaande houden tot dat het vóór stroom varende schip de engte of de bocht is doorgevaren, ofwel de aanlegplaats is voorbijgevaren.

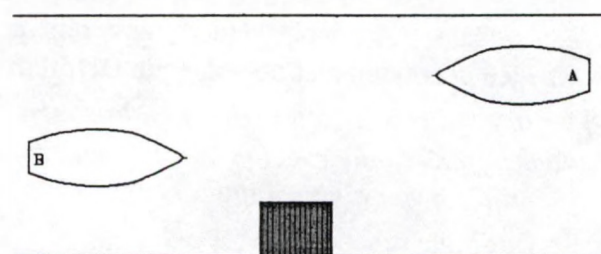


"A" in de tekeningen heeft voorrang op "B".

2° 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.



3° 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 schip wachten tot dat de engte vrij is.



'A' heeft voorrang op 'B'

§5 WVS 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 m boven tot 200 m 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 VERMIJDING 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 goed zeeman-schap.

§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 te stoppen of achteruit te 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 is voorbijgevaren en goed vrij is.

(°) *Motorkracht sterk verminderen of stoppen, denk aan de uitlooptijd van het schip.*

*Bij noodstop helpt roer geven: bbroer bij rechtse schroef - motor vol achteruit - sbroer
Zeilschepen: zeilen vieren - kort oploeven met kort afvallen (bij aandewindse en ruime koersen) Controleren of de genomen maatregelen begrepen worden door de tegenpartij en dat zij hun doel bereiken*

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 m moet elk schip, dat buiten de vaargeul varende is en de richting ervan volgt, stuurboordwal houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

(°) *Schepen =12 m. ook b.v. binnenschepen, mogen buiten de vaargeul varen.*

Schepen <12 meter mogen buiten de vaargeul in beide richtingen varen.

Zeilschepen mogen buiten de vaargeul opkruisen; houd tevens rekening met art. 6. §2.

§3 Een schip met een lengte van minder dan 12 m moet zich, waar dit uitvoerbaar is, uit de vaargeul verwijderd houden.

§4 Behoudens het gestelde in art. 18 voor onmanoeuvrerebare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare en kl. schepen:

1° mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt de koerslijn van een schip dat in die vaargeul 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 de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;

2° mag een schip dat een vaargeul wil binnenvaren, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul 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 de vaar-

geul binnenvaart, uitwijken voor een schip dat de vaargeul volgt;

(°) Dit geldt dus voor:

- het binnenvaren vanuit een nevenvaargeul in een hoofdvaargeul;
- het binnenvaren vanuit een hoofdvaargeul in een nevenvaargeul;
- het binnenvaren van buiten een vaargeul in een hoofd- en nevenvaargeul.

3° mag een schip dat een vaargeul wil verlaten de koerslijn van een schip dat buiten die vaargeul 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 de vaargeul verlaat, uitwijken voor bedoeld schip dat buiten de vaargeul vaart.

§5 Schepen moeten, indien voor hen geen bepaalde ankerplaats bij of krachtens een reglement is aangewezen, deze kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten ze ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk langs de zijde daarvan zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

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

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

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 naargelang het opdraaien 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 zijnde 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 naargelang het opdraaien 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 naargelang het kop vóór nemen over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

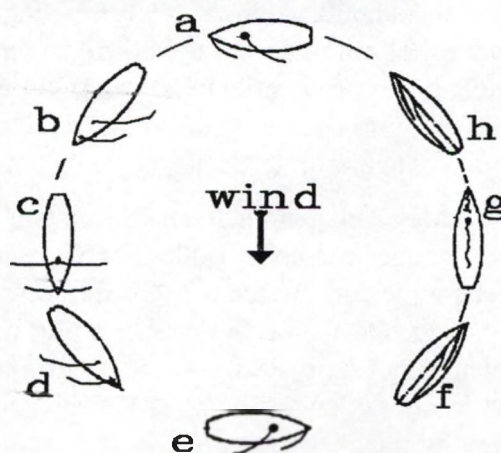
- (°) *één korte stoot* : draaien naar sb
twee korte stoten : draaien naar bb
Voor de duur der seinen zie de art. 32.

AFDELING 2: GEDRAG VAN 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: ZEILSCHIP



- (°) *Tussen de hoek gevormd door de koerslijn f en h kan een zeilboot niet varen, zij dient op te kruisen of te laveren. Bemerkt ook dat het*

*zeil zich steeds dwarser op de boot stelt naar-
gelang de wind meer langs achter invalt.*

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

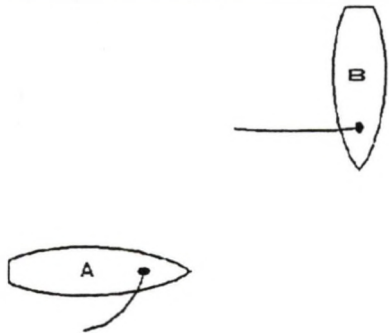
§1 Indien één der zeilschip in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordwal houdt, moet het andere zeilschip uitwijken.

§2 Indien geen van beide zeilschip in de vaargeul stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul de stuurboordwal houdt:

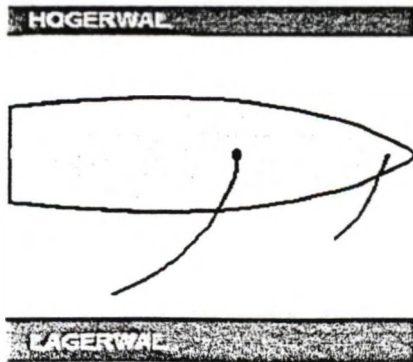
1° ingeval beide zeilschepen over verschillende boeg liggen, moet het zeilschip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het zeilschip dat over bakboordboeg ligt;



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 bakboordzijde ligt, moet het daarvoor uitwijken;



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

(°) *Dus een zeilschip dat in de geul uiterst boordzijde of stuurboordwal houdt heeft voorrang, welke ook zijn zeilstand is.*

Stuurboordzijde wordt gebruikt in de geul, ongeacht er buiten de betoning voldoende diepgang is.

Stuurboordwal is de uiterste bevaarbaarheid volgens de diepgang.

Stuur- of bakboordboeg: duidt de zijde van het zeilschip aan waarover het grootzeil staat (het grootzeil is het zeil dat aan de grote mast is bevestigd).

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 zijlichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen beide schepen zal het olopende 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.

(°) *Bij het oplopen van een schip stuurt men in de heklichtsector wat enkel 's nachts twijfel-loos kan geschieden.*

§3 Wanneer een schip in **twiifel** verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als olopend schip beschouwen en uitwijken.

§4 Een WVV 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 wijkt het naar stuurboord uit en geeft één korte stoot.

§5 Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken mag, in afwijking van hetgeen in §4 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 twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn stuurboordzijde geven dan wijkt het naar bakboord uit en geeft twee korte stoten.

(°) *Geluidsseinen worden enkel bij twijfel over de veiligheid van het manoeuvre voortgebracht. Het opgelopen schip moet antwoord geven.*

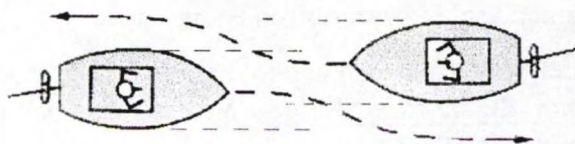
§6 Het opgelopen schip moet ten minste vijf korte stoten geven indien het niet kan medewerken tot het oplopen of indien naar zijn mening het oplopen onmogelijk is.

§7 Een zeilschip moet een ander schip bovenwinds oplopen en zijn voornemen naargelang de omstandigheid, kenbaar maken door het geluidssein omschreven in §4 of §5.

§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 OP ELKAAR IN STUREN

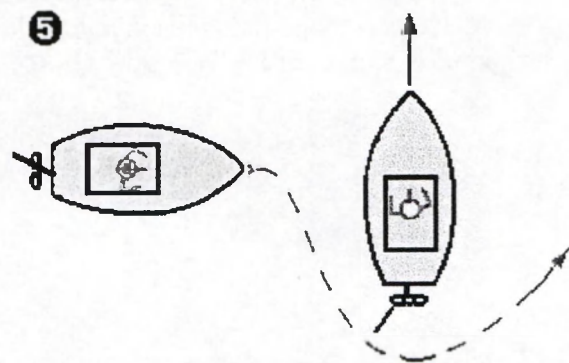


§1 Wanneer twee WVV op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring meebrengt, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren.

§2 Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip een ander als dusdanig recht of bijna recht vooruit ziet dat het, bij nacht, de toplichten daarvan in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of de 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.

(°) *Dit reglement voorziet geen uitzondering om uit te wijken naar bakboord zoals in het CEVNI wel voorkomt.*

ARTIKEL 15: KOERS KRUISEN



Wanneer de koersen van twee WVV en elkaar kruisen zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring meebrengt moet, behalve waar artikel 9, §4 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.

(°) *Koerskruisende schepen zien van elkaar 's nachts enkel de toplichten en één der zijdelichten.*

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, tijds 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 in 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 alleen niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.

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

ARTIKEL 18: VOORRANGSREGELS

Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:

§1 moet een WVV 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;

§2 moet een zeilschip dat varende is, uitwijken voor de in het eerste lid genoemde schepen met inbegrip van een WVV;

§3.1° moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul, wijken voor:

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

(°) Men maakt onderscheid tussen 'in' en 'buiten' de vaargeul

§4.1° moet een varende bovenmaats zeeschip, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;

2° moet een bovenmaats zeeschip dat varende is en in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvrerbaar 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 manoeuvrerbare 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 ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen.

§5.1° Moet een beperkt manoeuvrerbaar schip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

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

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

AFDELING 3. : GEDRAG VAN DE SCHEPEN BIJ BEPERKT ZICHT

ARTIKEL 19 : 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 Een schip moet een veilige vaart aanhouden aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht. Een WVV

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 te 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 gemanoeuvreerd worden tot het gevaar voor aanvaring is geweken.

(^o) Volgende artikels spelen ook een rol:

- art. 5: *Kijken en luisteren;*
- art. 6: *Veilige vaart*
- art. 7: *Waarschuwing voor gevolgtrekking op grond van summiere gegevens verkregen door radar;*
- art. 9: *Stuurboordzijde houden van de vaargeul;*
- art. 10: *Verplichting bij het opdraaien. Belangrijk zijn ook de verwijzingen naar 'goed zeemanschap'.*

HOOFDSTUK III. - 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 voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeeschepen de vrschr van dit reglement van toepassing zijn.

(°) *Bijkomende toepassingen bij lichten van zeeschepen:*

- Art. 24.6: *gesleept zeeschip moet behalve de zijlichten en het heklicht ook toplicht(en) voeren*

- art. 24.8: *een zeeschip dat wordt geassisteerd moet de lichten voeren van een WVV van zijn soort en lengte*

- art. 28: *seinvoering voor bovenmaatse zeeschepen*

- art. 30.2: *seinvoering voor gemeerde (zee)schepen*

- art. 30.3: *seinvoering voor a/d grond zittende of gezonken (zee)schepen en andere obstakels voor de scheepvaart*

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

§3.1° De vrschr betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsopgang tot zonsopgang. Gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met bekenings- of betonningslichten of met de in deze vrschr omschreven lichten, hun zichtbaarheid of kenmerkend karakter niet aantasten of het houden van goede uitkijk niet belemmeren.

2° De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden getoond, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsopgang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dit noodzakelijk wordt geacht;

3° Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen gevaar of hinder kan ontstaan.

§4 De vrschr 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 vrschr 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 vermeld lichten of dagmerken mogen alleen worden getoond in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien in dit reglement.

ARTIKEL 21:

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN LICHTEN

§1 In dit reglement wordt verstaan onder:

1° **toplicht:** een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsricting 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.

2° **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 langsricting

3° **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;

4° **sleeplicht:** een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder 3°;

5° **rondom zichtbaar licht:** een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360°;

6° **flikkerlicht:** een rondom zichtbaar licht dat flikkert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut.

DAGMERKEN

§2 1 De voorgeschreven dagmerken moeten, tenzij in dit reglement anders is bepaald, zwart zijn en de volgende afmetingen hebben:

- 1° **een bal**: een middellijn van min. 0,50 m;
- 2° **een cilinder**: een middellijn min. 0,50 m en een hoogte van 2 X zijn middellijn;
- 3° **een kegel**: een grondvlak met een middellijn van min. 0,50 m en hoogte gelijk aan zijn middellijn;
- 4° **een ruit**: 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.

- 2. De voorgeschreven vlaggen moeten rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van min. 0,75 m en min. 0,90 m breed
- 3. 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 bepaald is, min. 0,50 m en max. 2 m. Indien meer dan twee van dergelijke lichten of dagmerken worden gevoerd moeten de onderlinge afstanden gelijk zijn.

BIJZONDERE REGELINGEN

§4 Indien de afmetingen van het schip een belemmering vormen de lichten en dagmerken te voeren als voorzien in §2 en §3 mogen kleinere dagmerken, passend bij de afmetingen van het schip, worden gebruikt en mogen de onderlinge afstanden tussen de lichten of dagmerken dienovereenkomstig worden verminderd.

ARTIKEL 22: ZICHTBAARHEID VAN DE LICHTEN

In dit reglement wordt verstaan onder:

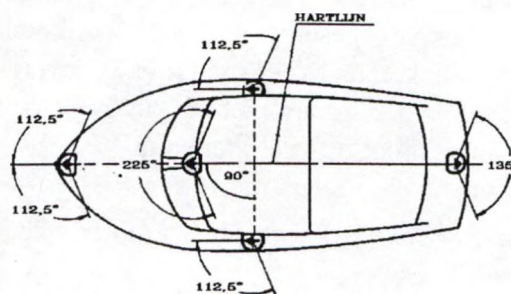
- 1° **zichtbaar**: zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;
- 2° **gewoon licht, helder licht en krachtig licht** lichten die op een afstand van onderscheidenlijk ten minste 1000 m, 2000 m en 3000 m zichtbaar zijn.

ARTIKEL 23: WVV

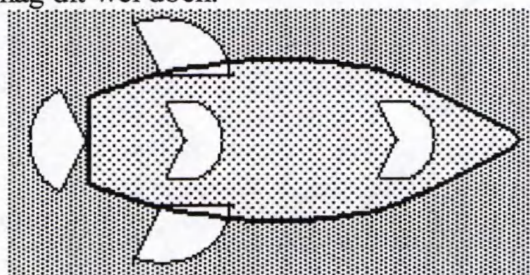
§1 Een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is moet voeren:

- 1° een toplicht op het voorschip;

- 2° een 2de toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;
- 3° zijdelichten;
- 4° een heklicht.



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



Een schip <50 meter mag doch moet geen tweede toplicht voeren

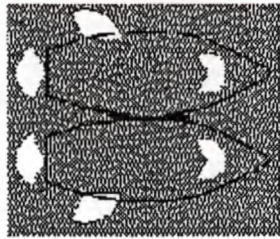
Een binnenschip van = 110 mag doch moet geen tweede toplicht voeren

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

§3 Wanneer twee toplichten worden gevoerd, moet het achterste ten minste 3 m hoger zijn geplaatst dan het voorste of het hoogste van de bij artikel 24, §1 en §2 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:



- 1° op elk voortstuwend schip het toplicht of de toplichten;
- 2° 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 m**, twee dergelijke lichten, één voorop en één achterop op gelijke hoogte;
- 3° de zijdelichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppeld samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 m lager dan het licht bedoeld onder 2°;
- 4° 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, §1, 1° bedoelde toplicht een tweede wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.

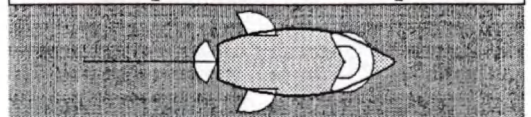
(°) Een sleepboot en duwboot <20 meter wordt volgens art. 2. §1. 7 tot een groot vaartuig gerekend.

§2 Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren, moet ieder, onder of boven de in §1 genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.

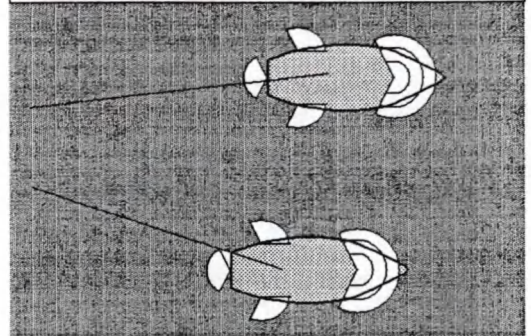
§3 De bij §1 en §2 bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van ten minste 2 m op een schip met een lengte van minder dan 50 m en op een hoogte van ten minste 3 m op een schip met een lengte van 50 m en meer.

(°) Vergelijk bij de ZAR, alwaar het verschil tussen 2 en drie toplichten ligt in de lengte van de sleep, bij het Scheldereglement duidt dit op 1 of meerdere sleep- of assisterende schepen.

één sleepboot: twee toplichten

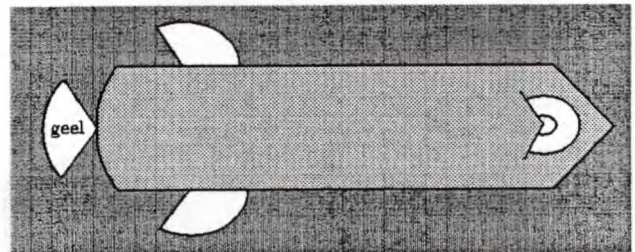


twee of meerdere sleepboten drie toplichten boven elkaar



§4 Het bepaalde in de voorgaande paragrafen 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.

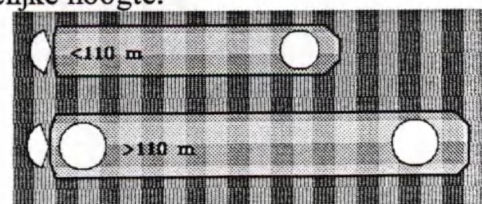
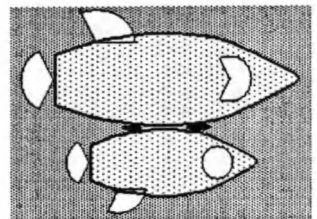


§6 Een zeeschip dat wordt geslept moet behalve de zijdelichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in art. 27 §1

§7.1 Een binnenschip dat wordt geslept moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 4m.

Een binnenschip met een lengte van meer dan 110 m dat

wordt geslept, moet twee dergelijke lichten voeren, één voorop en één achterop op gelijke hoogte.



Laatst gesleepte binnenschip

Het laatste binnenschip van een sleep moet bovendien het heklicht voeren.

2. Elk binnenschip dat wordt gesleept, moet als **dagmerk** een gele bal voeren, daar waar deze het best kan worden gezien.

(°) *Zie ook bij het CEVNI*

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

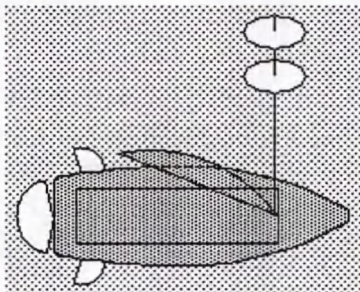
1° een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;

2° een ruit 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.

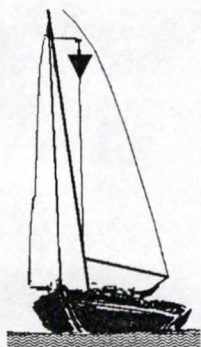
ARTIKEL 25: ZEILSCHEPEN

§1 Een zeilschip met een lengte van **20 m 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.



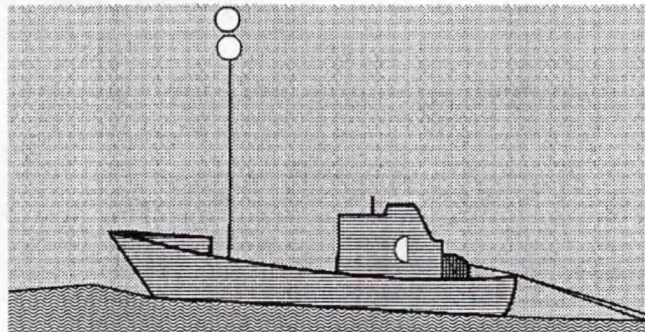
(°) *Wat bij het ZAR mag, MOET op de Beneden-zeeschelde. Het regelen der lichten voor zeilschepen <20m. wordt behandeld onder art. 41§5 van dit reglement.*

§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.

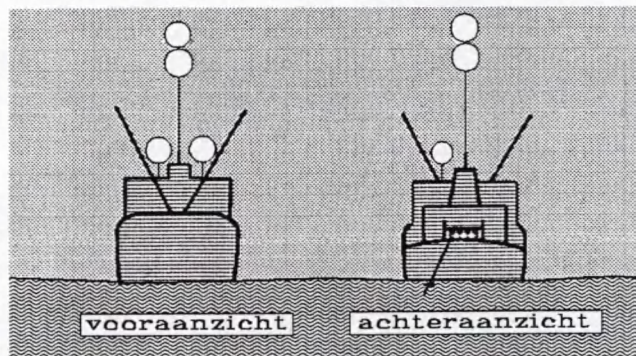
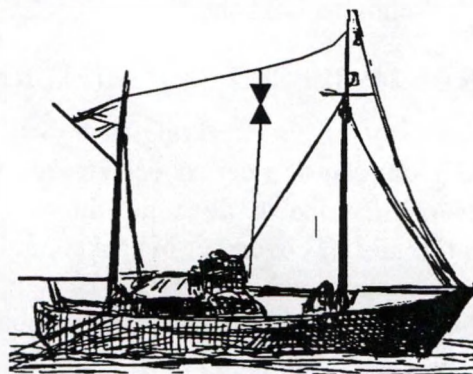


ARTIKEL 26: SCHEPEN BEZIG MET DE UITOEFENING VAN DE VISSERIJ

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



1° 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;



2° ingeval het vaart door het water loopt tevens de zijdelichten en het heklicht.

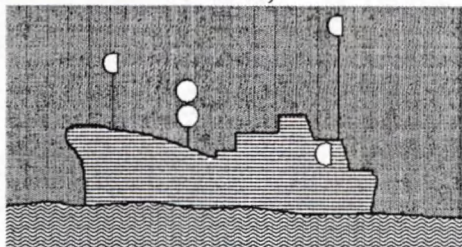
(°) *Hier is geen sprake van niet-treilers*

ARTIKEL 27: ONMANOEUVREERBAAR, BEPERKT MANOEUVREERBAAR SCHIP EN BIJZONDERE TRANSPORTEN

§1 Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:

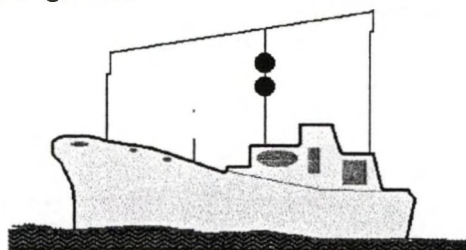
1° twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien en wanneer het vaart door het water loopt

tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

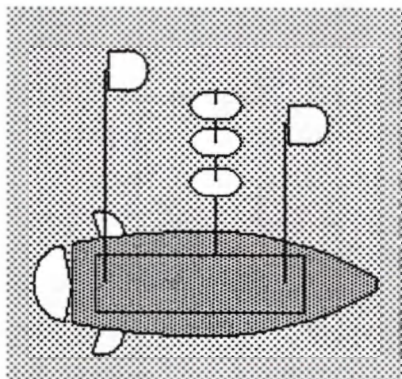


(°) *In tegenstelling tot de ZAR moeten de toplicht(en) gevoerd worden.*

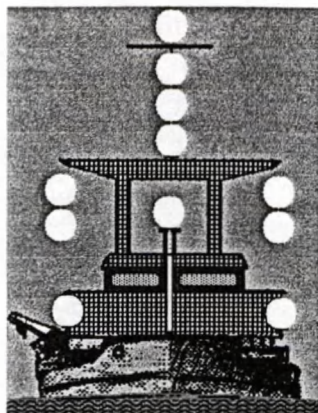
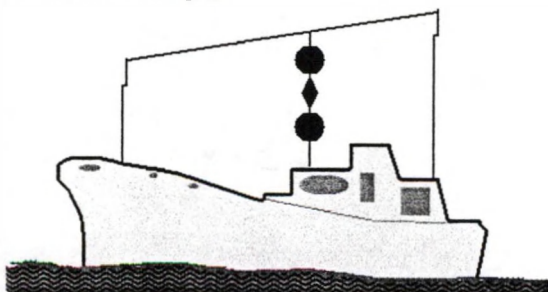
2° twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.



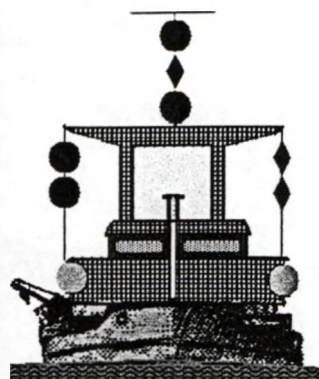
§2 Een beperkt manoeuvreerbaar schip moet voeren:



1° 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 middenste licht moet wit zijn;



Recht op gezien, varend, vrij aan BB, niet vrij aan SB



Recht op gezien, varend, vrij aan BB, niet vrij aan SB

2° drie dagmerken, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste dagmerk moeten een bal en het middenste moet een ruit zijn;

3° aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, 2 rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of 2 ballen, de ene loodrecht onder de andere;

4° aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, 2 rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of 2 ruiten, de ene loodrecht onder de andere;

(°) *Indien voor anker een ankerbal bij dag en ankerlichten bij nacht.*

5° wanneer het vaart door het water loopt: tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

(°) *Bij de beperkt manoeuvreerbare schepen is geen verwijzing naar mijnenvegers zoals bij de ZAR.*

Ook baggervaartuigen en duikwerkzaamheden krijgen geen speciale vermelding.

Dit neemt niet weg dat deze lichten getoond kunnen worden.

6° 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 helder licht.

(°) *Zie ook de ZAR en het CEVNI*

§3 Een bijzonder transport moet de lichten of de dagmerken voeren voorgeschreven voor een onmanoeuvreerbaar schip. Indien dit niet uit-

voerbaar 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.

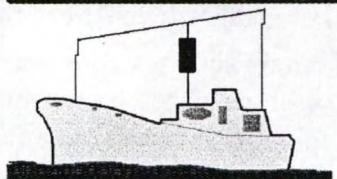
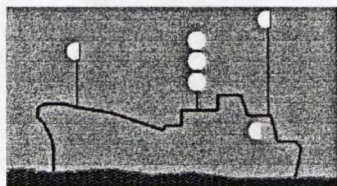
ARTIKEL 28: BOVENMAATS ZEESCHIP

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

1° behalve de lichten voorgeschreven voor een WVV, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

2° overdag een cilinder.

(°) *Komt overeen met schepen die beperkt door hun diepgang in hun manoeuvreerbaarheid bij de ZAR.*



ARTIKEL 29: LOODSSCHEPEN

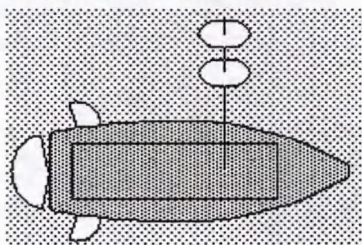
§1 Een schip, bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet voeren:

1° 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;

2° wanneer het varende is tevens de zijdelichten en het heklicht;

3° wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten voorgeschreven onder 1°, de lichten of het dagmerk voorgeschreven voor een ten anker liggend schip.

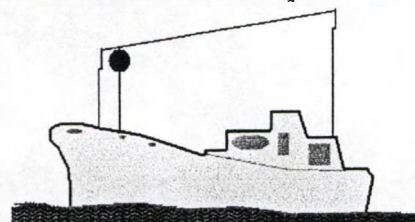
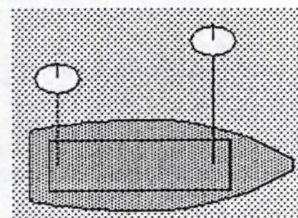
§2 Een loodsschip, niet bezig met de uitoefening van de loodsdienst, moet de lichten of dagmerken voeren voorgeschreven voor een schip van zijn soort en lengte.



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.



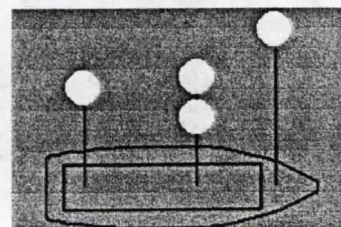
Wanneer schepen gekoppeld ten anker liggen moet elk van die schepen de lichten of het dagmerk voeren als hierboven omschreven.

(°) *Trekkend anker: d.i. het bovenstrooms anker, bij het keren van de stroom kan dit het hekanker zijn, in dit geval zullen deze ankerlichten andersom getoond worden.*

Er is geen sprake van de lengte der schepen, doch voor schepen <20m. voldoet één rondom zichtbaar wit licht volgens art 41. §7. De ZAR verplicht de dekken te verlichten van schepen 100 meter en meer, hiervan is geen sprake in dit reglement.

§2 **Gemeerd aan de 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.

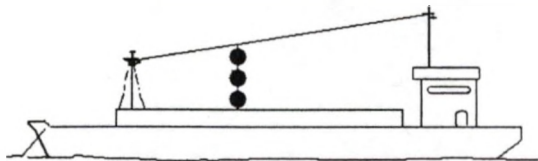


§3 Aan de grond zittende of gezonken schepen en andere obstakels voor de scheepvaart.

1° Een schip dat

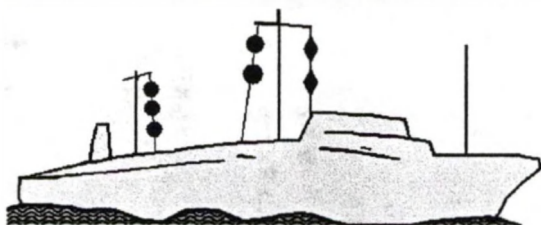
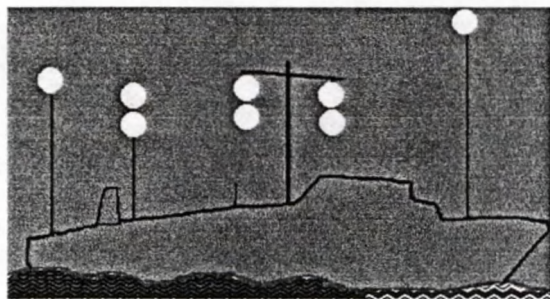
aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien:

- de ankerlichten als bedoeld in §1.;
- 2 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;

- 2° 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, moet in plaats van de onder 1° bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd:



Vrije doorgang aan bb
Niet-vrije doorgang aan sb

- a) 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;
- b) 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;

- 3° De dienst van het loodswezen kan onthefing verlenen van de verplichting tot het voeren van de onder 1° en 2° voorgeschreven lichten en dagmerken;
- 4° 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;
- 5° In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het schip of het obstakel worden aangeduid door betonning volgens het I.A.L.A. maritiem betonningsstelsel voor zone A.

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

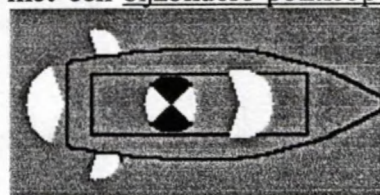
(°) Voor ankerplaatsen voor pleziervaartuigen verwijzen we naar het politiereglement van de Benedenzeeschelde.

Indien ankeren noodzakelijk is kan dit buiten de vaargeul volgens art. 9§5.

Een vaartuig dat 's nachts bij hoogwater voldoende licht krijgt van de wal zal bij laagwater onvoldoende afsteken tegen de horizon of de wallichten,

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 voorgeschreven door dit reglement, een blauw flikkerlicht voeren.



(°) Deze schepen hebben geen directe voorrang

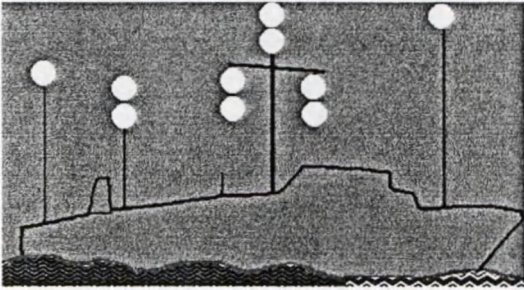
Indien twee of meer dergelijke schepen dat blauw flikkerlicht voeren, is de tussen deze schepen gelegen zone voor de scheepvaart verboden.



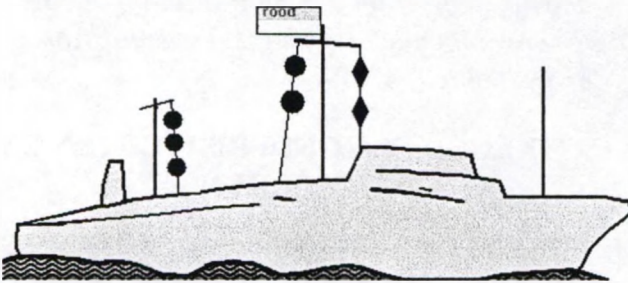
§2 Behoudens de lichten voorgeschreven voor zijn soort mag een varende of ten anker liggend schip bezig met werkzaamheden, zowel bij dag

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 in dit reglement, voeren:



1° 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;

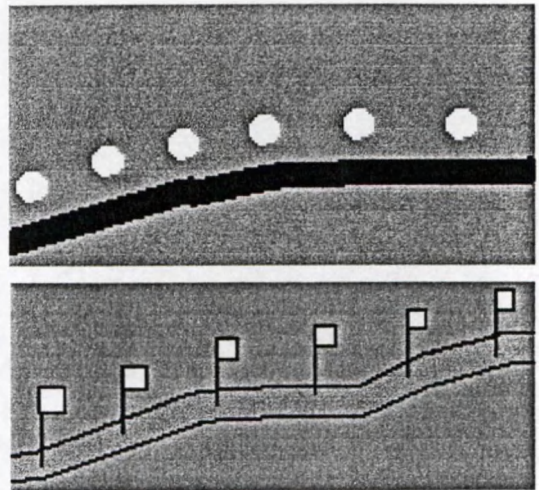


(°) *Gezonken of aan de grond zittende vaartuigen kan ook gemarkeerd worden door een kwadrantale boei uit het betonningsstelsel 'A'*

2° 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 onder-

linge afstand van ten hoogste 50 m en op een hoogte van ten minste 1,50 m boven de leiding.



HOOFDSTUK IV - GELUIDS- EN LICHTSEINEN

ARTIKEL 32

In dit reglement wordt verstaan onder:

- 1° **fluit**: elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;
- 2° **korte stoot**: een geluidsein van ongeveer één seconde duur;
- 3° **lange stoot**: een geluidsein van vier tot zes seconden duur.

ARTIKEL 33: MIDDELEN VOOR GELUIDSSEINEN

§1 Een schip met een lengte van 20 m of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok; een schip met een lengte van 100 m 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 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 §1, aan boord te hebben, in dit geval, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidsein.

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

ARTIKEL 34: MANOEUVREER-, WAARSCHUWINGS- EN BIJZONDERE SEINEN

§1. 1 Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring met een ander in zicht zijnde schip, zijn handeling door één 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* ».

- ik verander mijn koers naar SB
- ik verander mijn koers naar BB
- ik sla achteruit

Evt begeleid door lichtsein: schittering(en)

Een klein schip mag, in de hier bedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

Een zeeschip mag in de hier bedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar krachtig wit licht, die zo nodig kunnen worden herhaald. Deze lichtseinen hebben 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.

2. 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 korte stoten.

(^o) *Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen.*

Een zeeschip mag in de hier bedoelde omstandigheden genoemd geluidsein aanvullen met een lichtsein bestaande uit een reeks van ten minste vijf opeenvolgende korte schitteringen gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht.

3. Behoudens wanneer het een klein schip is moet een werktuiglijk voortbewogen bin-
nenschip, gelijktijdig met de gegeven ge-
luidsseinen, 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 gongsla-
gen.

§2 Bijzondere geluidsseinen.

1. Een aan de grond zittend schip, waarvan de
voorstuwingswerktuigen in werking zijn,
moet dit aan naderende schepen kenbaar
maken door vier korte stoten gevolgd door
twee lange stoten.
2. Een zeeschip, dat wordt geassisteerd of dat
wordt gesleept, mag aan de sleepboten en
deze mogen aan het zeeschip de volgende
geluidsseinen geven:
 - een korte stoot van het zeeschip om aan te
geven: « De vóórsleepboten moeten het
voorschip stuurboord uittrekken »;
 - twee korte stoten van het zeeschip om aan
te geven: « De vóórsleepboten moeten het
schip aan bakboord uittrekken »;
 - één korte stoot en één lange stoot van het
zeeschip om aan te geven: « De achter-
sleepboten moeten het achterschip naar
bakboord uittrekken »;
 - twee korte stoten en één lange stoot van
het zeeschip om aan te geven: « De achter-
sleepboten moeten het achterschip naar
stuurboord uittrekken »;
 - een reeks korte stoten van het zeeschip om
aan te geven: « De sleepboten moeten op-
houden met trekken »;
 - een reeks korte stoten van een achter-
sleepboot om aan te geven: « het zeeschip
komt te ver achteruit »;
 - een reeks korte stoten van een voorsleep-
boot om aan te geven: « het zeeschip 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:

1. Een WVV, 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.
2. Een WVV, een duwstel of een gekoppeld
samenstel moet, wanneer het gestopt ligt en
geen vaart door het water loopt, met tus-
senpozen van niet meer dan twee minuten,
twee lange stoten geven gescheiden door
een tussenpoos van ongeveer twee secon-
den.
3. Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt
manoeuvrerbaar schip, een bovenmaats
zeeschip, een zeilschip, een schip bezig met
de uitoefening van de visserij of een schip
dat een ander schip sleept, moet als het va-
rende is, in plaats van de seinen voorge-
schreven onder 1 en 2, met tussenpozen van
niet meer dan twee minuten, één lange stoot
gevolgd door twee korte stoten geven (°).

(°) D.i. het morsesein 'D':dangere

4. Een schip dat gesleept wordt of, ingeval
meer dan één schip wordt gesleept, het laat-
ste schip van de sleep, moet met tussenpo-
zen van niet meer dan twee minuten, één
lange stoot gevolgd door drie korte stoten
geven. Indien mogelijk wordt dit sein gege-
ven onmiddellijk na het door het slepende
schip gegeven sein.

§3 Door ten anker liggende schepen:

Een ten anker liggend schip moet, met tussen-
pozen van niet meer dan één minuut, geduren-
de ongeveer vijf seconden snel de klok luiden.
Op een schip met een lengte van 100 m of meer
wordt de klok geluid op het voorschip of daar
waar het trekkend anker uitstaat en wordt, on-
middellijk 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 daar niet uitstaat. Een ten
anker liggend schip mag bovendien één korte,
één lange en één korte stoot geven om een na-
derend schip te waarschuwen.

§4 Door aan de grond zittende schepen:

Een aan de grond zittend schip geeft het sein
met de klok en, indien vereist, het sein met de
gong, zoals voorgeschreven bij §3 en boven-
dien drie van elkaar gescheiden duidelijke sla-
gen op de klok onmiddellijk voor en onmiddel-

lijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door één lange stoot geven (°).

(°) Dit is de letter 'U' uit het seinboek wat bedeutet 'U vaart een gevaarlijke koers!'

§5 Een schip bezig met de uitoefening van de visserij wanneer ten anker en een beperkt manoeuvreerbaar schip dat werkzaamheden uitvoert terwijl ten anker, moet, in plaats van de seinen voorgeschreven onder 3, het sein geven voorgeschreven onder §2,3.

IK NAM NIET MANOEUVREREN	● ● ● ●
IK ZIT AAN DE GROMB	● ● ● ● —
US HOETEN AAN SB TREKKEN	● — — — —
US HOETEN AAN BB TREKKEN	● ● — — — —
AS TREKKEN ACHTERSCHIP NAAR SB	● — — — —
AS TREKKEN ACHTERSCHIP NAAR BB	● ● — — — —
SLEEFPH OPHOUDEN MET TREKKEN	— — — — —
UM UWAANTUIG KOM TE VEEL NAAR ACHTER (US/AS naar Urtg naar AS/US)	● ● ● ● ●

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 betonning 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 één lange stoot geven.

§3 Eveneens moet één 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 « strobelichten », om de aandacht te trekken is verboden.

ARTIKEL 37: NOODSEINEN

- 1° een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- 2° een sein, door middel van radiotelegrafie of enig andere wijze uitgezonden, bestaande uit de groep ...----... (S.O.S.) van de Morse Code;
- 3° een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord: « MAYDAY »;
- 4° een oranje gekleurd rooksignaal;
- 5° langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- 6° seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
- 7° een licht, een vlag of elk ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- 8° reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

HOOFDSTUK V - DUWVAART

ARTIKEL 38:

BEGRIPSOMSCHRIJVING

§1 1° **een duwstel**: een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;

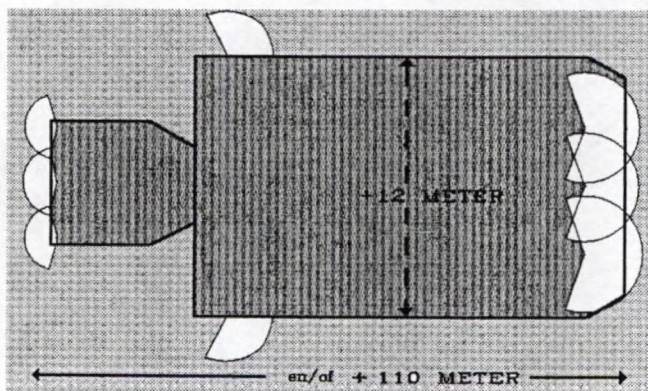
2° **duwboot**: een WVV dat deel uitmaakt van een duwstel en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

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

ARTIKEL 39: LICHTVOERING

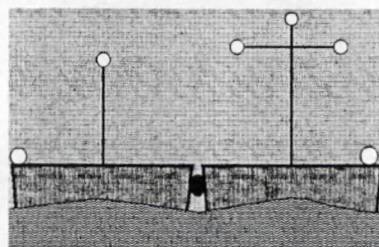
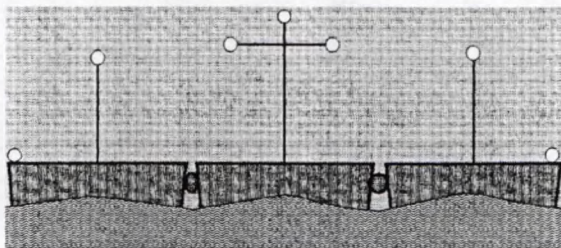
§1 Een duwstel met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 12 m, dat varende is, moet voeren:

- 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 lengteas van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van minstens 6 m en de beide onderste lichten $\pm 1,25$ m uit elkaar en $\pm 1,10$ m onder het bovenste licht;

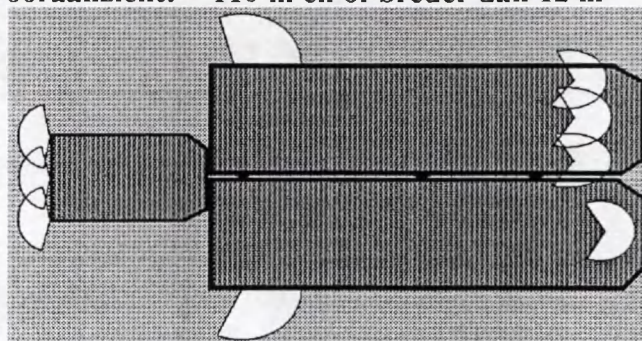


breedte > 12 m. en/of lengte >110 m.

- 2° een toplicht op het voorschip van elk ander schip dat van voren over de volle breedte zichtbaar is, voor zover mogelijk 3 m lager dan het bovenste licht bedoeld onder 1°
3. zijdelichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van het duwstel en ten minste op 2 m hoogte.

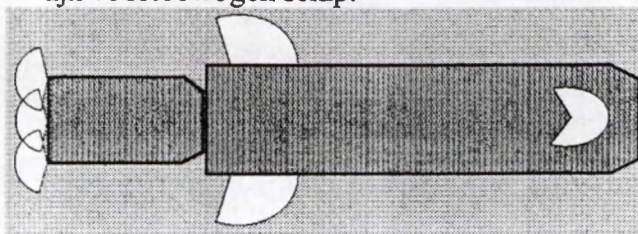


Vooraanzicht: > 110 m en of breder dan 12 m



3. 1° drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengteas, telkens $\pm 1,25$ m 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.

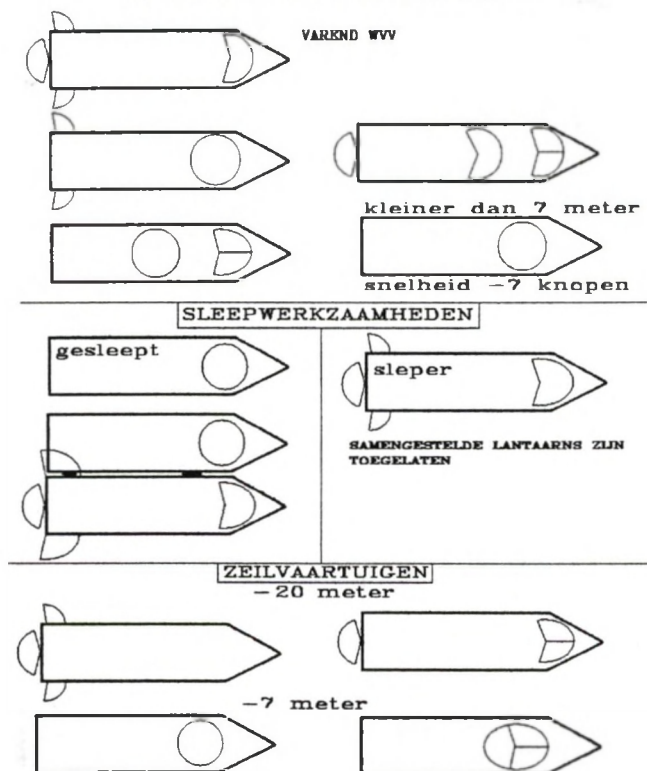
§2 Een varend duwstel met een lengte ≤ 110 m en een breedte van ≤ 12 m, moet de lichten voeren voorgeschreven bij art. 23 voor een werktuiglijk voortbewogen schip.



HOOFDSTUK VI

BEPALINGEN VOOR KLEINE SCHEPEN

ARTIKEL 40: TOEPASSING



Dit hoofdstuk bevat de afwijkende bepalingen voor kleine schepen.

ARTIKEL 41: LICHTEN EN DAGMERKEN

§1 Een WV dat varende is, moet voeren:

1° 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 m hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht, maar het mag lager dan 2 m boven de romp geplaatst zijn.

2° Zijdelichten: Deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengteas 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 niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengteas van het schip.

3° Een heklicht: Dit licht mag worden weggelaten indien het onder 1° bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

§2 Een klein WV dat varende is, waarvan de lengte **minder dan 7 m** en de hoogste bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijlen (13 km) per uur, mag, in plaats van de bij §1 voorgeschreven lichten, een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Inden uitvoerbaar, moet zulk een schip ook zijdelichten voeren.

§3 Een klein WV dat slechts kleine schepen sleept dan wel slechts langs zij daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt, moet de bij §1 voorgeschreven lichten voeren.

§4 Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langs zij van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar helder wit licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. De verplichting slaat niet op de bijboten.

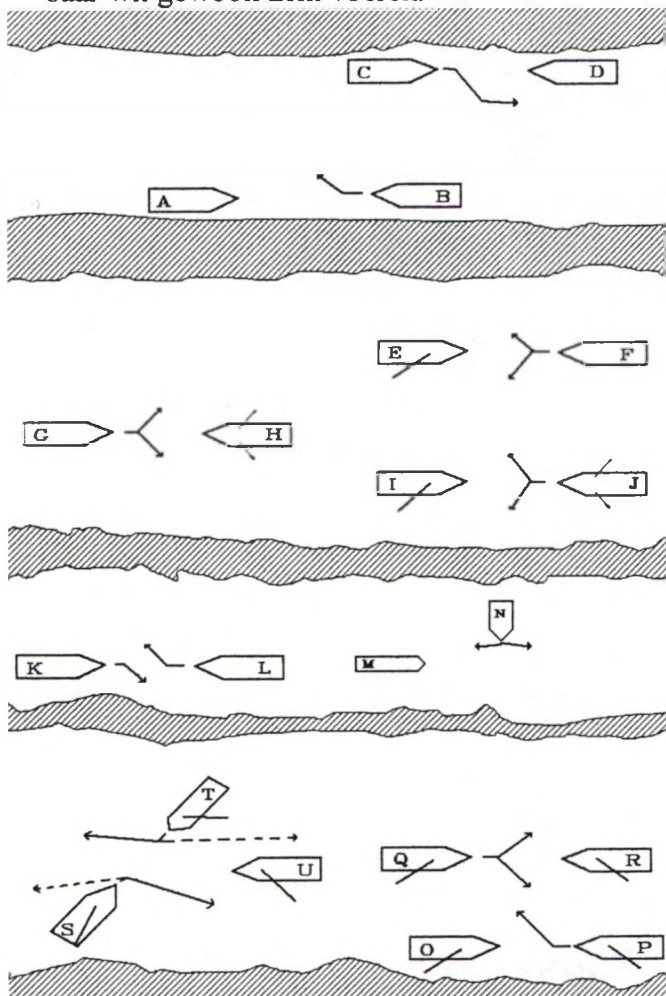
§5 Een **zeilschip** met een lengte van minder dan 20 m dat varende is moet voeren:

1° hetzij de zijdelichten en een heklicht. De zijdelichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengteas 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 lengteas van het schip;

2° hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst aan of nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;

3° hetzij, voor een **zeilschip met een lengte minder dan 7 m**, 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, §2 voorgeschreven kegel die van kleinere afmetingen mag 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 m boven het wateroppervlak en bij WVV's zo hoog mogelijk boven de opbouw.

ARTIKEL 42: VAARREGELS

§1 Wanneer twee kleine schepen ongeacht de wijze van voortstuwing, elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater

houdt zijn weg vervolgen en moet het andere uitwijken.

§2 Wanneer een klein WVV, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in §1:

1° het klein WVV uitwijken voor het andere klein schip;

2° het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip met een lengte van minder dan 20 m.

§3 Wanneer, behoudens in het geval genoemd in §1:

1° twee kleine WVV's zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren;

2° de koersen van twee kleine WVV's 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 één der voorgaande paragrafen 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.

§5 Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden, behoudens in het geval in §1 genoemd, onderstaande maatregelen:

1° wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, moet het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt

2° wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, moet het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;

3° wanneer een schip over stuurboordboeg ligt en aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt moet het voor laatstgenoemd schip uitwijken.

HOOFDSTUK VII - DIVERSE BEPALINGEN

ARTIKEL 43: VERPLICHTING TOT WACHT HOUDEN

§1 Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen 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 een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van dit reglement, verplicht is antwoord te geven.

§2 Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip uitgerust met een marifooninstallatie de bij het eerste lid genoemde of een ander persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde overheid daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij oproepen door of vanwege de dienst van het loodswezen daarop antwoord geven.

ARTIKEL 44: MELDINGSPLICHT

§1 De kapitein of schipper moet onverwijld aan de Antwerpse waterschout melden:

a) dat zijn schip

1° aan de grond is geraakt of gezonken;

2° in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan dan wel zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;

3° een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;

4° lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren, of dreigt te verliezen;

5° brand aan boord heeft;

6° zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid ervan of de veiligheid daardoor wordt beïnvloed, dan wel

b) dat hij een hindernis in het vaarwater heeft aangetroffen.

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

ARTIKEL 45: BIJZONDERE TRANSPORTEN

§1 Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de overheid die de Benedenzeeschede beheert.

§2 Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

ARTIKEL 46: BIJZONDERE GEBEURTENISSEN

§1 Zonder vergunning van de Antwerpse waterschout is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

§2 Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

ARTIKEL 47: AANWIJZINGEN, BEVELEN EN BERICHTEN VAN TIJDELIJKE AARD

§1 Kapiteins en schippers zijn verplicht de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard op te volgen welke in bijzondere gevallen, met betrekking tot de doorvaart worden gegeven door de Antwerpse waterschout, de dienst van het loodswezen en door de ambtenaren van de overheid die de Benedenzeeschede beheert, in het belang van de veiligheid der schepen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.

§2. Onder de in §1 genoemde aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard wordt mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart opgenomen in de kennisgevingen gepubliceerd door de dienst van het loodswezen en, zo nodig, opgenomen in het Bericht aan de Schipperij.

HOOFDSTUK VIII - EINDBEPALINGEN

ARTIKEL 48: VERPLICHTING TOT AANBOORD HEBBEN VAN REGLEMENT EN ZEEKAART

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, moeten aanwezig zijn:

- 1° een bijgewerkt exemplaar van dit reglement;
- 2° de bijgewerkte, meest recente uitgave van de officiële zeekaart van de Benedenzeeschedde. Deze moeten op eerste aanvraag van een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van het reglement, ter inzage worden gegeven.

(°) *Als boekwerk voor de inhoud der reglementen die men verplicht aan boord moeten hebben, kunnen dienen:*

'Voorschriften Betreffende de Politie en de Scheepvaart' Uitgegeven door Mys & Breesch

Almanac voor Watertoerisme deel 2, uitgegeven door ANWB

ARTIKEL 49: TOEZICHT OP NALEVING VAN HET REGLEMENT

§1 De Antwerpse waterschout en de agenten van de zeevaartpolitie zien toe dat dit reglement wordt nageleefd.

§2 In de toegangseulen tot de sluizen oefenen, benevens de bevoegde overheden van de stad Antwerpen, de in §1 genoemde ambtenaren het toezicht uit op de naleving van dit reglement. Voor de toepassing van artikel 47 handelen deze laatsten echter uitsluitend op verzoek van de bevoegde overheden van de stad Antwerpen.

§3 Voor de toepassing van §2 worden als toegangseul tot de sluis beschouwd:

- 1° Wat de Zandvliet- en de Berendrechtsluis betreft: het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht.
- 2° Wat de Boudewijn- en de Van Cauwelaertsluis betreft: het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en een lijn getrokken van een roodwitte paal opgesteld op de westelijke punt van de noordelijke oever van de ingang tot de Boudewijnsluis, naar het groene licht opgesteld op het hoofd van de zuidelijke dukdalvenrij aan de ingang tot de Van Cauwelaertsluis en vandaar naar de westelijke punt van de zuidelijke oever van de ingang tot deze laatste sluis.
- 3° Wat de Kallosluis betreft: het watervlak gelegen tussen de sluisdeur aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht;
- 4° Wat de Royerssluis betreft: het watervlak gelegen tussen de sluisdeur aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken tussen de uiteinden, aan de stroomzijde, van de twee staketsels;
- 5° Wat de Kattendijksluis betreft: het watervlak gelegen tussen de sluisdeur aan de stroomzijde en de raaklijn getrokken in de verlenging van de kaaimuren

POLITIEREGLEMENT

VAN DE BENEDENZEESCHELDE

Enige uittreksels ten behoeve van het Algemeen Stuurbrevet

voor de binnenvaart

POLITIEREGLEMENT VAN DE BENEDENZEESCHELDE

HOOFDSTUK I : ALG. BEPALINGEN

Art. 1.

§1 Toepassingsgebied: Benedenzeeschede en de aanhorige havens die daarmee in open gemeenschap zijn.

§2 Begrenzing van de Benedenzeeschede : ±1 km stroomopwaarts ten zuiden der kaden van Antwerpen t.h.v. de richtingspalen, ten zuiden de Nederlandse grens; t.h.v. de buitenzijden der sluisdeuren.

Art. 2. Terminologie

Zie Scheldereglement Art. 2. §1 en §2

7° Pleziervaartuig : een schip dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen onder welke vorm ook, aan pleziervaart doet of hier toe bestemd is.

7° & 8° Verschil tussen vaarwater en vaargeul

9° Kapitein of schipper is degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt.

HOOFDSTUK II : BEPALINGEN BETREFFENDE DE SCHEEPVAART

AFD. I. ALGEMEENHEDEN

Art. 3.

§1 Enkel schepen met degelijke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichting zijn toegelaten.

§2 Vermelding van de scheepsnaam en thuishaven moeten leesbaar zijn in contrasterende letters tot op 50 m.

§3 Op verzoek van de Antwerpse Waterschout moet de nationale vlag gevoerd worden.

Art. 4.

Niemand mag de scheepvaart in gevaar brengen door onverantwoorde daden, dronkenschap of het gebruik van verdovende middelen e.d.

Art. 5.

Het varen buiten de vaargeul is op eigen risico.

AFD. II. ANKEREN VAN SCHEPEN

Art. 6.

Vermelding van de plaatsen waar geankerd mag worden.

AFD. III. MEREN VAN SCHEPEN

Art. 7.

§1 Afmeerverbod: nabij havenmonden, aanlegplaatsen, in bochten of in lichtenlijnen, of daar waar men de scheepvaart hindert.

§2 Afmeren naast schepen groter dan 180 m. : 2 tot 3 rijen.

Afmeren naast schepen gelijk aan of kleiner dan 180 meter : onbepaald, doch de breedte vanaf de kademuur mag maximum 50 m. zijn

§3 Afmeren voor binnenschepen.

§4 Afmeren aan dukdalven voor binnen schepen.

§5 Schepen bestemd voor de Kattendijk- en de Royerssluis.

§8 De aan het ponton van de linkeroever (oud St-Annaveer) gemeerde schepen mogen max. 20 meter breed zijn.

§9 Schepen aan meerboeien (gekenmerkt door de letter P) worden als geankerd beschouwd. Het ankeren aan bebakeningsinrichting is verboden. Schepen aan meerboeien worden als geankerd beschouwd.

AFD. IV : STROKEN BESTEMD VOOR HET MEREN OF ANKEREN VAN PLEZIERBOTEN

Art. 8.

§1.a) De noordelijke strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in noordelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever benoorden voormelde ponton. Deze strook is uitsluitend bestemd voor staatschepen en pleziervaartuigen.

c) De zuidelijke strook is gelegen langs de linkeroever, tussen de zuidergrens van de middelste strook en de richtingslijn van twee bakens opgericht stroomopwaarts van voormelde zuidergrens. Naar de as van deze zuidelijke strook door twee of meer lichtboeien

bebakend. Deze strook is bestemd voor het meren of ankeren van plezierboten.

§2 Het is alle andere dan in §1 bedoelde schepen verboden zich in voornoemde stroomgedeelten te bevinden. **Plezierboten** mogen echter deze stroomgedeelten bevaren om de jachthaven binnen of buiten te varen.

AFD. V. : BEPALINGEN GEMEEN AAN GEANKERDE OF GEMEERDE SCHEPEN

Art. 9.

§1 Ankerverbod binnen de zwaaikring van andere schepen of boeien.

§2 Een voldoende ankerwacht dient aan boot te blijven.

§4 Het afmeren mag enkel aan de daartoe voorziene bolders, meerpalen en -ringen, e.d., alle andere (ladders, palen, balken, sluisdeuren enz.) zijn verboden

§5 Verplicht gebruik van stootkussens tussen schip en kade.

§6 Voorzieningen voor niet-plezierboten.

Art. 10.

§1 Gemeerde schepen mogen ankers aan de zijde van het vaarwater uit hebben.

§2 en §3. Gelden respectievelijk voor binnenschepen en zeeschepen.

Art. 11.

§1 Gemeerde of geankerde schepen moeten zowel bij dag als bij nacht bewaakt worden.

§2 Geankerde of gemeerde schepen moeten ten alle tijd bevelen van het gezag opvolgen.

§3 Geankerde of gemeerde schepen mogen geen gevaarlijk tuig buitensteken.

Art. 12.

§1 Langs zij afgemeerde schepen moeten de doorgang van personen gedogen.

AFD. VI. : SCHEEPVAARTBEWEGINGEN

Art. 13

Verbod van opdraaien en kop voornemen voor de rede ter hoogte van ponton Sint Annaveer.

Art. 14.

Schepen bestemd voor de dokken plaatsen zich in nuttige volgorde zonder de scheepvaart te hinderen.

AFD. VII. : BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR BINNENSCHEPEN

Art. 15. Art. 16.

AFD. VIII. : ALGEMENE MAATREGELN

Art. 17.

§1 Machtiging aan de Antwerpse waterschout om maatregelen op te leggen aan de schippers.

§2 Verplichting van de schippers, eigenaars en exploitanten deze maatregelen uit te voeren.

HOOFDSTUK III. : INSTANDHOUDING VAN DE BENEDEN-ZEESCHELDE EN DE AANHORIGHEDEN ERVAN - BESCHERMING VAN SCHEEPVAART EN WATERSTANDGESTEL

Art. 18.

§1 Bij het aan de grond lopen van een vaartuig: Antwerps loodswezen of de waterschout verwittigen - het wrak bebakenen.

§2 Verlies van voor de scheepvaart gevaarlijke ladingen e.d. moeten onverwijld aangegeven worden.

§3 Bij het vinden van niet gemarkeerde wrakken, drijvende ladingen, e.d. moet elke schipper de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de beheerder verwittigen.

Art. 19.

§1 De beheerder van de Benedenzeeschelde geldt als openbare overheid.

Art. 20.

Elke beschadiging die men aan een boei of baken heeft aangebracht moet aangegeven worden aan de dienst van het loodswezen of de Antwerpse waterschout. Indien dit niet mogelijk is in de dichtstbijzijnde haven.

Art. 21.

Iedere schipper dient verdwenen of defecte boeien (lichten) te melden aan het loodswezen.

Art. 22.

Privéboeien mogen slechts mits toestemming van de beheerder in de stroom geplaatst worden.

Art. 23.

§1 Het is verboden. Elke daad uit te voeren die de bodem rechtstreeks of onrechtstreeks kan verhogen. Stroombeddingen te wijzigen. De oevers of aanhorigheden te beschadigen of er op te storten. Touwen, kabels, kettingen e.d. aan bomen, palen leuningenz. vast te maken. Het verkeer te hinderen op de oever.
§2. - §3.

Art. 24.

§1 Bij dreigende ijsgang of overstroming moeten alle voorwerpen die meegesleept kunnen worden of ongevallen kunnen veroorzaken, door de betrokken eigenaars, bezitters of gebruikers weggenomen worden.
§2 Meerboeien welke voor privégebruik in de stroom zijn geplaatst, moeten in dezelfde omstandigheden, door eigenaars, bezitters of gebruikers weggenomen worden.

HOOFDSTUK IV. : BEPALINGEN VOOR SCHEPEN DIE GEVAARLIJKE STOFFEN VERVOEREN

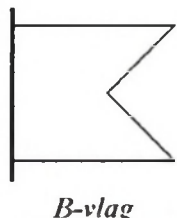
BEPALINGEN VOOR ZEESCHEPEN

Art. 34

Volgende licht en dagmerk dienen gevoerd te worden :

Bij nacht : één op ten minste 2000 meter rondom zichtbaar rood licht voeren.

Bij dag : de seinvlag 'B' van het Internationaal Seinboek (*rode vlag*)



BEPALINGEN VOOR BINNENSCHEPEN

Volgende licht- en dagmerken dienen gevoerd te worden :

Bij nacht : één, twee of drie op ten minste 1000 meter rondom zichtbaar blauw lichten voeren.

Bij dag : één, twee of drie blauwe kegels met de punt naar onder gericht (*zie ook CEVNI*)

Bevat een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer binnenschepen moet het voortstu-

wend schip het voorgeschreven licht of dagmerk voeren

HOOFDSTUK V. : DIVERSE BEPALINGEN

Art. 37.

§1 Wanneer op de stroom zich een ramp voordoet of hiervoor een dreigend gevaar bestaat, is eenieder verplicht onverwijld langs de vlugste weg de dienst van het loodswezen te Antwerpen in kennis te stellen.

Art. 38.

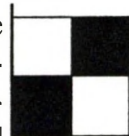
Wanneer een zeeschip dat van de Benedenzeeschede komt, te kennen wil geven dat het zich naar de Bovenzeeschede begeeft, of omgekeerd, en derhalve op de rede van Antwerpen een andere loods moet nemen, mag het op de fluit drie lange stoten geven gevolgd door drie korte stoten.

Art. 39.

Binnenschepen die te Antwerpen zullen worden of reeds zijn gededouaneerd, maar die te Lillo niet zullen stilgehouden hebben, voeren een groene trapeziumvormige vlag, daar waar die het best kan worden gezien.

Art. 40.

Schepen zijn verplicht onmiddellijk te stoppen wanneer zij daartoe bevel ontvangen vanwege de ambtenaren en bedienden van de beheerder. Dit bevel kan ondermeer gegeven worden door L-vlag middel van een één lettersein 'L' van het Int. Seinboek (*zwartgeel geblokt*) of door het hiermede overeenstemmend licht- of geluidsein (*kort, lang, kort, kort*).



Art. 41.

Het is verboden in de Benedenzeeschede te zwemmen of te baden en in de vaargeul ervan waterski te beoefenen of te plankzeilen.

Art. 42.

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, moeten aanwezig zijn :
1° een bijgewerkt exemplaar van dit reglement
2° een bijgewerkte, meest recente uitgave van de officiële zeekaart van de Benedenzeeschede.

MARIFOONVERKEER OP DE ZEESCHELDE

1. LET OP

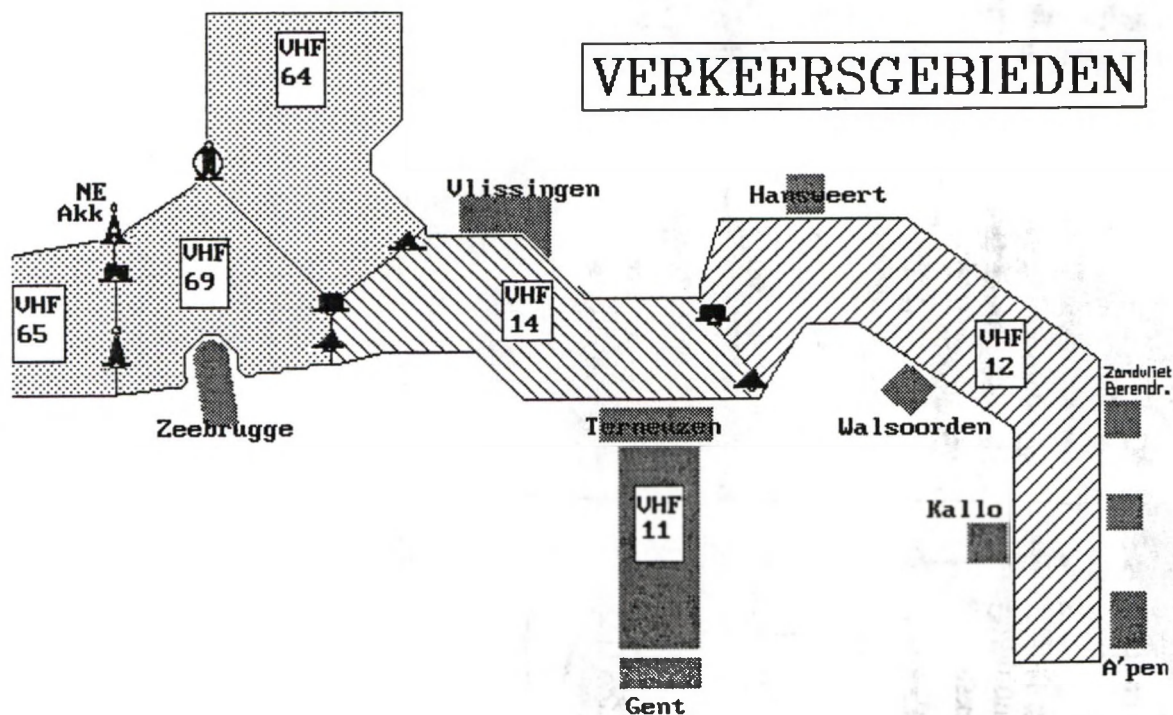
Indien er een marifoon aan boord is moet men bereikbaar zijn op het verkeerskanaal. Dit wil zeggen dat men constant moet uitluisteren zonder de gespreksdiscipline te verstoren, dus het VHF-verkeer niet storen. Bij problemen moet men contact opnemen met de centrale van het verkeersgebied waarin men zich bevindt met vermelding van naam en positie.

Men mag NOOIT op de genoemde VHF-kanalen privégesprekken voeren.

2. MARIFOONBLOKKEN

Het gebied 'Vlissingen is verdeeld in een Blok Scheldemonding en een Blok Vlissingen

ZEEBRUGGE	VLISSINGEN	GENT-TERN.	HANSWEERT	ANTWERPEN
Verkeersgebied Zeebrugge VHF 69	Centrale Vlissingen VHF14	Havendienst Tern. Havendienst Gent VHF 11	Centrale Zandvliet VHF 12	Centrale zandvliet VHF 12



Indien men zich in een druk scheepvaartgebied, of dichtbij een haven bevindt is men verplicht uit te luisteren.

Let wel dat er voor het gebruik van een marifoon een zendmachtiging moet aan boord zijn en dat de gebruiker over een zendbrevet moet beschikken.

**ALGEMEEN REGLEMENT
DER SCHEEPVAARTWEGEN
VAN HET KONINKRIJK**

De belangrijkste vaarregels ten behoeve van de watersporter op onze scheepvaartwegen.

INLEIDING

Een aantal bepalingen uit dit reglement zijn verouderd, toch nog steeds van toepassing, er wordt momenteel gewerkt aan een herziening. Het huidige reglement bestaat uit de volgende delen :

TITEL 1. : Scheepvaartvoorschriften

TITEL 2. : Inschrijvingen, meten en slopen der vaartuigen. Scheepvaartrechten

TITEL 3. : Instandhouding van de bevaarbare waterwegen en hun aanhorigheden

TITEL 4. : Straffen enz.

Voor het examen kan men zich beperken tot algemeenheden die betrekking hebben op de pleziervaart. Verouderde bepalingen en specifieke voorschriften voor de beroepsvaart vallen buiten de examenstof. Bv. art 5, bemanningsvoorschriften is dus geen examenstof.

Wel van belang zijn de artikels die specifiek de pleziervaart betreffen (art. 9 e.v.).

De Bepalingen over de verkeersregels (jagen, kruisen, voorbijvaren enz. artikels 13 tot en met 22) zijn hernomen in de stof betreffende "Vaarregels en verkeersstekens" van het examenprogramma en komen hier niet ter sprake.

Titel 2 is een louter technische aangelegenheid en behoort niet tot de examenstof.

Opmerking : de bijzondere reglementen behoren **niet** tot de examenstof.

Te kennen artikels : 1, 2, (1,3 en 4), 6 7, 8, 9, 9bis, 9ter, 9quater, 10(\$ 1°), 16 (10 en 11), 20 tot en met 27, 29 32, 34, 37, 38, 39, 40, 43, 46, 47, 47bis, 48, 49, 50, 51, 60, 61, 90, 91, 94, 96, 101, 102, 102bis, 107, 108

Cursief geschreven nummers dienen uw bijzondere aandacht te hebben.

I. SCHEEPVAARTVOORSCHRIFTEN

HFDSTK I : VOORWAARDEN OM TE MOGEN VAREN

ART. 1

1) Mogen niet varen deze vaartuigen die wegens hun afmetingen of hun lading niet gemakkelijk kunnen varen door bruggen, sluisen en andere kunstwerken waarvan de bruikbare afmetingen voor elke waterweg door bijzondere regle-

menten vastgesteld zijn. Ze stellen ook de grootste diepgangen vast.

- 2) Een vaartuig mag slechts een sluis binnenvaren indien zijn lengte (roer inbegrepen) ten minste 0,3m. minder en zijn breedte ten minste 0,2m. minder bedragen dan die sluis. Bij wijze van tolerantie mag de breedte van het vaartuig slechts 0,1m. minder bedragen in de sluisen waarvan de bruikbare breedte niet meer dan 5,2m. bedraagt.
- 3) De hoogte van de lading of van de vaste delen der vaartuigen boven water moet 0,3m. minder bedragen dan de vrije hoogte, aangeduid in elk bijzonder reglement.
- 4) Vlottreinen en vlotten
- 5) In principe bedraagt de max. diepgang, voor motorvaartuigen 0,0m.
- 6) In buitengewone gevallen en in tijd van droogte, mag de diepgang verminderd worden. Dit wordt d.m.v. aankondigingen kenbaar gemaakt.
- 7) Geen enkel deel der vaartuigen mag onder de kiel zodanig uitsteken dat de grootst geoorloofde diepgang overschreden, wordt.

ART. 2

- 1) Naamvoering voor niet pleziervaartuigen.
 - 2) Idem
 - 3) Elk varend vaartuig moet, boven op de mast of ten minste 3 meter hoogte boven de dolboord een rode vlag voeren met wit blok in het midden.
 - 4) De vaartuigen die, krachtens art. 28 (*) van dit reglement, de voorrang bij de doorvaart van sluisen en beweegbare bruggen genieten, voeren een rode wimpel.
- (*) Niet nominatieve lijst: vaartuigen geladen met ontplofbare stoffen, vloeibare brandstoffen, e.d. - legervaartuigen - vaartuigen van het bestuur - vaartuigen met bergingsmaterieel - vaartuigen voor geregelde reizigersvervoerdienst en goederendienst.*

ART. 6

Onbekwaamheid, dronkenschap of vrijwillige slechte wendingen van schippers die anderen hinderen kunnen bestraft worden vlg. art. 100

ART. 7 : SCHEEPSVOORZIENINGEN

Elk vaartuig moet voorzien zijn van het tuig, de touwen, trek- en voortstuwingsmiddelen, nodig voor een snelle en regelmatige vaart.

ART. 8 : DOCUMENTEN AAN BOORD

Elke schipper moet bezitten :

- 1° een exemplaar van de laatste uitgave der brochure "*Voorschriften betreffende de Politie en de Scheepvaart*" en alle niet vervallen addenda, uitgegeven door de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen;
- 2° een meetbrief van max. 10 jaar
- 3° een vaarvergunning
- 4° (beroepsvaart)
- 5° (beroepsvaart)
- 6° (beroepsvaart)

PLEZIERBOTEN

A. ALGEMENE BEPALINGEN

ART. 9 : IDENTIFICATIE

1. Het varen met plezierboten op de aan dit reglement onderworpen scheepvaartwegen is toegelaten.
2. De Hoofdingenieur-Directeur van het gebied mag de vaart met plezierboten verbieden in de panden of delen van panden waar ze enige hinder voor de scheepvaart kunnen opleveren.
3. De plezierboten met een waterverplaatsing van meer dan 3 m³ zijn onderworpen aan voorschriften van titel II van dit reglement. Bovendien dragen zij aan weerszijden van de voorsteven of vooraan op een zichtbare plaats, in letters van tenminste 0,08 m. hoogte, de naam van het schip en op de achtersteven de naam van de thuishaven en de naam van de eigenaar in letters van tenminste 0,04 m. hoogte. De letters moeten van het Latijns lettertype zijn. De hierboven vermelde herkenningstekens moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn; zij moeten licht van kleur zijn op een donkere grond of donker van kleur op een lichte achtergrond.

§2 IMMTRICULATIEPLAAT

1. Om zich op de scheepvaartwegen of hun aanhorigheden te bevinden, moet elke plezierboot voorzien zijn van een immatriculatieplaat, met vermelding van het immatriculatienummer.

- a) De prijs van de immatriculatieplaat bedraagt 1000 frank. Dit bedrag is gekoppeld aan het indexcijfer der consumptieprijzen en stijgt per schijf van 100 frank.
- b) De immatriculatieplaat is definitief en blijft bij de plezierboot behoren, ook bij verandering van eigenaar. Ze moet worden vernieuwd in geval van verlies of indien ze door beschadiging onleesbaar geworden is. Bij verandering van eigenaar is de vroegere eigenaar gehouden een voor echt verklaarde kopie van de verkoopakte van de plezierboot over te maken aan de Minister.
- c) De immatriculatieplaten worden afgegeven op verzoek van de eigenaar van de plezierboot of zijn gevolmachtigde, na betaling van het vereiste bedrag en tegen voorlegging van zijn identiteitskaart. De minister tot wiens bevoegdheid de binnenscheepvaart behoort, of zijn afgevaardigde, stelt vast welke inlichtingen door de aanvrager medegedeeld dienen te worden met betrekking tot zijn vaartuig.
- d) De immatriculatieplaat moet op een duidelijk zichtbare plaats op de buitenkant aan stuurboord van de achtersteven of aan de achterzijde van het vaartuig aangebracht worden. Indien de plaat daar niet aangebracht kan worden, dient ze aangebracht te worden op een daartoe geschikte en voldoende zichtbare plaats.

2. De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op zeilplanken, op opblaasbare bootjes die niet geschikt zijn om met een motor voortbewogen te worden en op vlotten. De Minister, of zijn afgevaardigde, kan voor waterrecreatie gebruikte tuigen aan deze lijsten toevoegen.

§3 LEEFTIJDGRENS

1. Om een plezierboot met een motor van minder dan 7.355 Watt (10PK) te mogen besturen moet de bestuurder ten minste 16 jaar oud zijn. Om een plezierboot met een motor van meer dan 7.355 Watt (10 PK) te mogen besturen moet de bestuurder ten minste 18 jaar oud zijn. Deze leeftijdsgrens kan tot 16 jaar verlaagd worden indien een andere bestuurder van ten minste 18 jaar oud aan boord is.
2. Onverminderd de bepalingen onder 1 hierboven moet de bestuurder van een motorplezierboot

die een of meer waterskiërs trekt, vergezeld zijn van een medeopvarende van ten minste 15 jaar oud.

3. De bestuurder van een varende motorplezierboot moet zich bevinden op de plaats en in de houding die voor het sturen zijn voorzien.
4. De bestuurder van een plezierboot moet in de gesteldheid zijn om te sturen en het nodige stuurmanschap bezitten. Hij moet voortdurend in staat zijn alle nodige sturbewegingen uit te voeren en zijn boot bestendig onder controle hebben.

§4.1. De plezierboten zijn gehouden aan alle vrachtschepen en drijvende werktuigen de nodige ruimte te laten om hun weg te kunnen voortzetten en om te kunnen manoeuvreren. Bovendien moeten zij zich op voldoende afstand houden van alle bouwplaatsen op de waterweg.

2. De door een motor voortbewogen plezierboten moeten zich verwijderen uit de vaarroute van alle op een andere wijze voortbewogen plezierboten.
3. De Minister mag vakken van de scheepvaartwegen aanduiden die hij voorbehoud aan de zeilboten
4. De bestuurder van een plezierboot dient alle nodige maatregelen te nemen ten einde schade aan de waterweg of aan de aanhorigheden ervan te voorkomen.
5. Het is verboden het verkeer te hinderen of in gevaar te brengen hetzij door gelijk welke voorwerpen of stoffen in de waterweg te werpen, te leggen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er ongelegen sturbewegingen uit te voeren. Het is eveneens verboden de gebruikers van de aanhorigheden van de waterweg te hinderen.

§5.1. VEILIGHEID

Het is verboden een aantal personen aan boord te nemen zodat hierdoor het evenwicht en de veiligheid van de plezierboot in gevaar gebracht worden.

2. Alle varende plezierboten moeten aan boord hebben :
 - een of meerdere roeispanen

- voor iedere persoon aan boord, binnen handbereik, hetzij een reddingsgordel, een reddingskussen of een reddingsvest.
- een touw van 30 meter
- een of meer meertouwen van 10 m.
- een anker of een dreg
- een hoosvat of een handpomp
- een misthoorn of toeter
- een goedgekeurde poederblusser indien de plezierboot van een motor is voorzien.

§6. GEDRAG LANGSHEEN DE WAL

1. De plezierboten mogen niet stilliggen in de vaargeul. Na gebruik moeten zij op een veilige en stevige wijze worden vastgelegd. Zij mogen de scheepvaart hoegenaamd niet hinderen.
2. Plezierboten mogen niet stilliggen op minder dan 50 m van stuwen. De Hoofdingenieur-Directeur van het gebied kan de ligplaatsen voor plezierboten aanwijzen.
3. Bij vloedregime op de rivieren, moeten de eigenaars van plezierboten alle nodige maatregelen nemen of doen nemen om hun boot in volkomen veiligheid te brengen.
4. Het is verboden plezierboten te koop te stellen op de waterwegen.
5. De aanhangwagens of de verplaatsbare tuigen die gebruikt werden om de plezierboten te water te laten of aan land te brengen moeten onmiddellijk van de aanhorigheden der waterwegen verwijderd worden.

B VAREN MET GROTE SNELHEID

ART. 9bis

- §1.1. De motorplezierboten mogen met een grote snelheid dan de in dit algemeen reglement of in de bijzondere reglementen van de scheepvaartwegen bepaalde snelheden varen op de daartoe aangewezen vakken. Deze snelheden worden grote snelheden genoemd.
2. De Minister kan deze grote snelheden beperken.
Hij bepaalt en begrenst de vakken waar met grote snelheid mag gevaren worden.
Hij bepaalt eveneens de periode gedurende dewelke het varen met grote snelheid is toe-

gelaten evenals de dagelijkse uren gedurende dewelke zij mogen beoefend worden.

3. In de vakken waar met grote snelheid mag gevaren worden, is de pleziervaart met zeilen roeiboten verboden gedurende de tijd dat het varen met grote snelheid aldaar daadwerkelijk wordt beoefend.

De Minister kan echter afhankelijk van de afmetingen van bedoelde vakken de doorvaart van zeil- en roeiboten aldaar toestaan onder de door hem te stellen voorwaarden.

§2 INSCHRIJVINGSPLAAT

Buiten de inschrijvingsplaat (Art 9, §2) moeten de motorplezierboten die de vaart met grote snelheid beoefenen aan weerszijde van de voorsteven een bijzonder identificatienummer dragen, dat door het Bestuur der Waterwegen wordt toegekend. Dit nummer kan voorafgegaan worden door een letterteken ter identificatie van het kantoor van toekenning. Het letterteken evenals de cijfers moeten tenminste 21 cm hoog, 12 cm breed en 4 cm dik zijn.

§3. Snelheids- en behendigheidswedstrijden van motorbootjes zijn verboden, behoudens schriftelijke toestemming van de Hoofdingenieur-Directeur van het gebied, die in voorkomend geval de nadere regels daarvoor vaststelt.

§4. Het varen met grote snelheid is verboden wanneer het zicht minder dan 150 m. bedraagt.

§5. Snelvarende plezierboten moeten hun snelheid zodanig regelen dat zij geen schadelijke golfslag veroorzaken.

§6.1. Op de vlakken waar met grote snelheid mag gevaren worden is waterskiën toegelaten.

2. Terwille van de veiligheid kan de Minister het waterskiën verbieden op sommige vakken waar met grote snelheid gevaren wordt, op bepaalde delen van deze vakken, of gedurende sommige perioden van het jaar of uren van de dag. In voorkomend geval kan hij eveneens de vaarrichting bepalen van de vaartuigen die waterskiërs trekken.

§7. Een plezierboot die één of meer skiërs trekt moet op zodanige wijze varen en iedere skiër

moet zich zodanig gedragen dat zij noch hinder noch gevaar voor de andere gebruikers van de waterweg en aanhorigheden ervan opleveren.

C. BUITENLANDSE PLEZIERBOTEN

Art. 9ter

§1. Bestuurders van buitenlandse plezierboten moeten zich aanmelden in het eerste ontvangstkantoor der scheepvaartrechten dat zij ontmoeten om aldaar aangifte te doen van hun aankomst in België. Wanneer deze plezierboten België verlaten moeten de bestuurders ervan aangifte van vertrek doen aan de laatste sluis die zij ontmoeten.

Hetzelfde geldt voor de buitenlandse plezierboten die te water gelaten worden binnen het Belgische scheepvaartwegennet of die er uitgetrokken worden.

§2. Wanneer het verblijf van een buitenlandse plezierboot de twee maanden overschrijdt, moet in het eerste ontvangstkantoor dat wordt ontmoet een recht worden betaald waarvan het bedrag gelijk is aan de prijs van een inschrijvingsplaat, zoals deze prijs bepaald is in artikel 9§2 van dit reglement.

§3. De bestuurders van buitenlandse plezierboten moeten in het bezit zijn van de scheepspapieren die door hun land van herkomst worden geëist.

§4. De snelvarende buitenlandse plezierboten moeten hun nationale vlag voeren en op de voorsteven het letterteken van hun land van herkomst dragen.

D. UITZONDERINGEN

ART. 9quater

Worden niet als plezierboten beschouwd :

a) de scheepsbootjes die geïdentificeerd worden door het aanbrenge van een door de schipper te leveren en te plaatsen plaat die dezelfde inschrijvingstekens draagt als het schip waarbij het bootje behoort; (*te kennen*)

b) de bootjes van openbare veerdiensten die de veerman toebehoren. Zij moeten de vermelding "Openbaar veer van ..." evenals de naam en voornaam van de concessiehouder dragen;

- c) de aan de Staat of aan de gewesten toebehorende bootjes die de vermelding dragen van hun hoedanigheid:
- d) de bootjes die toebehoren aan de beheerders van de scheepvaartwegen andere dan de Gewesten en die de vermelding dragen van hun hoedanigheid.

ART 10

Onverminderd de toepassing der straffen, bepaald bij art. 100, hebben de agenten van het Bestuur het recht elk vaartuig, trein, vlot, bootje of plezierboot, waarvoor bovenstaande voorschriften niet opgevolgd werden, stil te doen houden en van ambtswege naar een door hen aan te wijzen plaats te verhalen, waar het zal worden opgehouden totdat de schipper al de voorschriften nagekomen heeft.

HFDSTK II : VOORSCHRIFTEN JAGEN - KRUISEN - VOORBIJVAREN - DRAAIEN - GELUIDSSEINEN

ART. 16

Algemene regels voor het naast elkander varende vaartuigen.

1. I.h.a. moet een vaartuig de waterweg voor andere vaartuigen vrijlaten.
2. Een schip heeft enkel het recht de voorrang te eisen voor het doorvaren van een vernauwde doorgang, wanneer het zich bevindt op minder dan 500 m. van die doorgang.
3. Met bootshaken voortgestuwde vaartuigen laten altijd de gejaagde vaartuigen de oever houden waarop het trekken geschiedt.
4. Op een zeilvaartuig moeten de ra's, sprieten en zeilen derwijze gebrast en getopt worden, dat ze hinder noch schade kunnen veroorzaken.
5. Vaartuigen laten in alle geval de Staatsvaartuigen de oever houden waarop ze gejaagd worden, en houden te dien einde de tegenovergestelde oever, waarbij ze de lijn laten vallen.
6. Voor een voor stroom drijvend schip moet elk ander varende vaartuig uitwijken.
7. Bij gebrek aan voldoende ruimte moet door het voor stroom drijvend vaartuig maatregelen worden genomen, waardoor zodra mogelijk de nodige ruimte voor andere vrij komt.

8. Indien varende vaartuigen, wegens bochten van het vaarwater, elkander niet tijdig zien of indien door oorzaken, die geen verband houden met de weersgesteldheid, het uitzicht zodanig is belemmerd dat zulks zou kunnen het geval zijn, moeten zij als aandachtssein een aangehouden stoot geven, welk sein, zo nodig, moet worden herhaald.
9. Een motorvaartuig alleen of met een sleep moet insgelijks, alvorens zich in beweging te zetten als aandachtssein, een aangehouden stoot geven.
- 10 Een motorvaartuig dat alleen of met een sleep varende is, moet, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring, zijn handeling aan een ander in het zicht zijnde vaartuig door de volgende seinen kenbaar maken:
 - Eén korte stoot: ik wijk naar SB uit
 - Twee korte stoten: ik wijk naar BB uit
 - Drie korte stoten: ik sla vol achteruit.
- 11 Een motorvaartuig dat varende is, doch waarmee niet gemanoeuvreed kan worden, moet dit aan een ander in het zicht zijnde vaartuig kenbaar maken door vier korte stoten welke betekenen: 'Gij moet uitwijken, ik kan niet manoeuvreren'.
- 12 Een motorvaartuig, dat alleen of met een sleep een ander vaartuig nadert moet, indien er gevaar voor aanvaring bestaat, zo nodig vaart minderen, stoppen of achteruitslaan.
- 13 Indien één der vaartuigen moet wijken, moet het andere vaartuig zijn koers blijven volgen.
- 15 Het geven van andere dan de van overheidswege bij reglement bepaalde geluidsseinen is verboden.

ART. 17 : KRUISEN

5. Motorboten en zeilboten die elkaar kruisen houden elk hun stuurboordzijde.
6. Wanneer buitengewone omstandigheden een motorboot noodzaken uit te wijken naar bakboord, mag het afwijken van de voorschriften uit de §5 en geeft het zijn voornemen te kennen door tijdig twee korte stoten, welke zo nodig herhaald worden. Bovendien moet het merkelijk vaart minderen.
7. Geen vaartuig mag een deel van de waterweg, waar kruisen onmogelijk is, binnenvaren, dan zich verzekerd te hebben dat de weg vrij is en

na een blauwe vlag met wit blok gehesen te hebben. (P-vlag)

8. Seinpalen wijzen de uiteinden van de delen aan, waar vaartuigen elkander niet kunnen kruisen.
9. Een vaartuig dat een ander vaartuig bemerkt dat reeds in een te smal vaarwater hem tegemoet vaart blijft stilhouden langs het jaagpad.
- 10 Twee vaartuigen die elkaar kruisen op stromend water t.h.v. een engte, een brug, aanlegplaats of bocht waar gevaar voor aanvaring bestaat, moet het tegenstroom varende vaartuig zich gaande houden tot dat de voor stroom varende vaartuigen de engte, brug, bocht of aanlegplaats zijn doorgevaren.
- 11 Indien in een vaarwater waar geen stroom loopt, een vaartuig bij een bocht een ander vaartuig ontmoet, zodat er gevaar bestaat, indien zij elkander in die bocht voorbijgaan, moet het andere vaartuig dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft, de weg vervolgen en moet het andere vaartuig wachten, totdat de bocht vrij is.

ART 18 : VOORBIJVAREN

1. Elk vaartuig dat met de snelheid, waarmee het regelmatig vaart, een ander inhaalt, heeft het recht dit laatste voorbij te varen, welke ook de voortstuwingsmiddelen van het een en het ander zijn.
2. Het is verboden tijdelijk de snelheid van een vaartuig te vermeerderen, enkel met het doel een ander schip voorbij te varen.
3. Het is verboden een in de vaart zijnde schip voorbij te varen, dat gekomen is op minder dan 500 m. van een sluis, een brug of enig ander kunstwerk met enkele doorvaart.
4. De in dezelfde richting varende vaartuigen mogen elkander niet voorbijvaren in bochten of in engten, waarin het kruisen van vaartuigen niet mogelijk is.
5. Geen vaartuig mag voorbijvaren zonder te verwittigen d.m.v. een aangehouden stoot. Het voorbijgestoken vaartuig : dient vaart te minderen en de voorgeschreven bewegingen uit te voeren vanaf het voorbijstekende vaartuig genaderd is op 2 X de lengte van zijn vaartuig.
6. Gejaagde vaartuigen die voorbijsteken.

7. Een motor- of een zeilvaartuig dat een gejaagde boot voorbijsteekt houdt de overzijde van het gejaagde vaartuig.
8. Wanneer motor- en zeilvaartuigen andere motor- en zeilvaartuigen voorbijsteken moeten de eerste stuurboordwal houden zodat het oplopende vaartuig aan bakboord hiervan voorbij kan varen.
9. Wanneer dit voorbijsteken van §8 niet mogelijk is geeft het oplopende vaartuig dat aan stuurboord wenst voorbij te lopen twee **lange stoten**
- 10 Indien het motorvaartuig dat opgelopen wordt, het oplopend vaartuig kan laten voorbijgaan moet het twee korte stoten geven, wanneer het daartoe naar BB uitwijkt, en één korte stoot als het door bijzondere omstandigheden genoodzaakt is naar SB uit te wijken.
- 11 Indien het opgelopen vaartuig meent dat het oplopen onmogelijk is, dient hij dit kenbaar te maken door 7 **korte stoten** te geven.

ART. 19 : DRAAIEN

1. Indien een voor stromend varende vaartuig wil opdraaien, moet dit aan de in de nabijheid zijnde vaartuigen kenbaar maken door het geven van een aangehouden stoot, gevolgd door één of twee stoten, al naar gelang het wil opdraaien naar SB of naar BB. Elk in de nabijheid tegenstroom varende vaartuig moet in dat geval gaande gehouden worden en elk in de nabijheid voor stroom varende vaartuig moet zijn vaart verminderen, totdat het opdraaiende vaartuig geen beletsel tot doorvaren meer geeft.
2. Indien een vaartuig in een vaarwater, waar geen stroom loopt, wil opdraaien, moet het zulks aan het in de nabijheid zijnde vaartuig kenbaar maken door het geven van het in §1 van dit artikel aangeduide sein en moeten bedoelde vaartuigen zo nodig ruimte maken.

ART. 20 : SANCTIE NA HET HINDEREN

Een vaartuig waarvan de schipper, door inbreuk op dit reglement de vaart van een ander vaartuig hindert of vertraagt, wordt bij de eerste sluis of brug opgehouden tot na de doorvaart van dit vaartuig.

ART. 21 / SNELHEIDSBEPERKINGEN

Ten einde alle gevaar of schade door aanvaring te vermijden, moet de snelheid van een vaartuig vertraagd worden in de doorvaart der steden, in bochten en enge vaarwegen, vóór laad- en loskaaien, in de nabijheid vanop de waterweg in uitvoering zijnde werken, van plaatsen waar voorzorgen moeten genomen worden, van vaartuigen gebezigd tot het lichten van wrakken of met ontplofbare stoffen geladen.

ART. 22 GEKOPPELD VAREN

1. De vaartuigen mogen konvooisgewijze varen:
 - a) Wanneer ze gesleept worden
 - b) Wanneer het jagen mogelijk is zonder het getal paarden te vermeerderen dat doorgaans gebruikt wordt voor het trekken van een enkel geladen vaartuig.
2. De vaartuigen mogen gekoppeld worden, wanneer ze aldus gemakkelijk door de kunstwerken varen en de helft der bodembreedte van de waterweg niet te boven gaan.

ART 23 : CONTROLERECHT

De agenten van het Bestuur, belast met het toezicht over de waterwegen en stoomtuigen, of met de uitvoering der wetten en reglementen betreffende het tolwezen en de scheepvaartrechten, mogen de varende vaartuigen doen stilhouden en aan boord gaan, om te onderzoeken of de wettelijke en reglementaire voorschriften in acht genomen worden. de schippers moeten hun vorderingen nakomen.

AFD. III

DOORVAART VAN SLUIZEN & BRUGGEN

ART. 24

1. Bij het naderen van sluzen en beweegbare bruggen moet men vertragen en zijn aankomst verwittigen met de stoomfluit of door aanroepen.
2. Verplicht te stoppen op 100m. van de beweegbare spoorwegbruggen en op 50m. van de beweegbare bruggen voor wegen en van sluzen, indien de brug- of sluiswachter de doorvaart niet toegelaten heeft.
3. In dit geval moeten de schippers hun vaartuig derwijze afmeren dat zij geen andere vaartui-

gen kunnen hinderen. Zij volgen de instructies van de brug- of sluisbedienden op.

ART. 25

Indien de doorvaart toegelaten is, vaart men met aangepaste snelheid, daarbij zorg dragend het vaartuig met beide uiteinden in de sluis kolk te merken.

ART. 26

De bediening der sluzen en bruggen is het voorrecht van de bedienden. Er dient voldoende bemanning aan boord te zijn voor het bedienen van het schip.

ART. 27

De schipper houdt zich aan de richtlijnen der bedienden en voegt zich naar de seinen.

ART. 28 VOORRANGSVAART

1. Doorvaart geschiedt volgens orde van aankomst.
2. Pleziervaartuigen verlenen voorrang aan alle andere vaartuigen.
6. Sluis meters kunnen kleinere vaartuigen voorrang verlenen om de sluis capaciteit te verhogen.

ART. 29

Zeilvaartuigen strijken de zeilen op tenminste 200m. van bruggen en sluzen.

ART. 32

Beweegbare bruggen worden slechts gebruikt als dit voor de doorvaart onontbeerlijk is. Masten moeten zo nodig gestreken worden.

ART. 34

Vaartuigen mogen niet langer in de sluis blijven dan volstrekt nodig is voor het schutten.

HFDSTK V

STILLIGGEN - LADEN - LOSSEN -...

ART. 37

2. Vaartuigen mogen niet stilliggen waar zij andere kunnen hinderen bij het kruisen.
3. Het is verboden op minder dan 200 m. van vaartuigen stil te liggen die met ontplofbare stoffen zijn geladen.

ART. 38

Stilliggende vaartuigen moeten aan beide uiteinden vastgemaakt worden

ART. 39

Het afmeren geschiedt slechts aan de palen, dukdalven en ringen die daartoe voorzien zijn

ART. 40

De schippers zijn gehouden onmiddellijk de bevelen uit te voeren, die hun gegeven worden door de agenten van de waterweg, voor het plaats en verhalen der vaartuigen aan de kaaïen, alsook voor het ankeren en meren der stilliggende vaartuigen. Het is verboden de meertouwen of kettingen in het water te gooien of te laten slepen.

ART. 43

Stilliggende vaartuigen, vlottreinen of vloten moeten dag en nacht bewaakt worden.

ART. 46

Bij brand dient men zijn vaartuig te verplaatsen.

ART. 47

1. Bij vloed of wanneer het nodig is het water gans of gedeeltelijk af te laten, worden de vaartuigen, vlottreinen of vloten verhaald op plaatsen waar ze de vrije loop van het water niet kunnen verhinderen, noch schade veroorzaken. Ze worden stevig afgemeerd door de zorgen en onder de verantwoordelijkheid der schippers. Desnoods worden ze verhaald op plaatsen door de scheepvaartagenten aangeduid.
2. Deze bepaling is ook toepasselijk op bootjes en plezierboten die het bestuur overigens op het droge mag doen trekken.

ART. 47bis : MAATREGELEN BIJ VORST

Bij vriesweer zijn de eigenaars of schippers van vaartuigen verplicht het ijs, dat zich rondom hun schepen mocht vormen, te breken en gebroken te houden.

ART. 48 : EIS TOT SCHADELOOSSTELLING

Geen schadeloosstelling kan worden gevorderd wegens averij of scheepvaartstremming, veroorzaakt door gebrek aan voedingswater, door een ongeval of door maatregelen in het algemeen belang getroffen.

HFDSTK VI GEZONKEN VAARTUIGEN

ART. 49 / VERPLICHTINGEN v/d SCHIPPER

1. De schipper moet zijn vaartuig zo vlug mogelijk vlotbrengen; zoniet wordt hem een termijn aangewezen door de Hoofdingenieur-Directeur van het ressort, na verloop van welke desvoor-komend de nodige schikkingen van ambtswege, op zijn kosten en gevaar, genomen worden, overeenkomstig artikel 102 van dit reglement.
2. Onmiddellijk na het ongeval verwittigt de schipper de scheepvaartagent die het dichtstbij woont.
3. Verblijft geen agent binnen een omtrek van 10 kilometer, dan wordt langs de kortste weg de Hoofdingenieur-Directeur of de Ingenieur van het ressort gewaarschuwd.
4. De schipper plaatst boven of nabij het gezonken vaartuig een baak of boei, waarop 's daags een rode vlag staat en 's nachts een wit licht dat in alle richtingen verlicht.

ART. 50

1. Zijn de schipper of eigenaar van een gezonken vaartuig onbekend, dan verkoopt het Bestuur het vaartuig of wrak.
2. De opbrengst van de verkoop wordt, na aftrek der kosten voor berging, schatting en veiling, in de consignatiekas gestort, ter beschikking van de rechthebbenden.

Art. 51

Bovenstaande bepalingen zijn toepasselijk op de lading van het gezonken vaartuig en op elk voorwerp dat in het bed van de waterweg achtergelaten is en de scheepvaart zou kunnen hinderen of het regime van de waterloop schaden.

HFDSTK VIII MOTORBOTEN EN SLEEPTREINEN

ART 60 : SANCTIE BIJ OVERDREVEN SNELHEID

Alle overtredingen van de voorschriften der artikels 58 en 59 worden niet alleen gestraft, zoals bij artikel 100 van dit reglement bepaald is, maar kunnen tevens aanleiding geven tot ophouden van het vaartuig bij de eerste beweegbare brug of vóór

de eerste sluis die het moet doorvaren, gedurende het dubbel van de tijd, ingewonnen door de overdreven snelheid.

ART 61 : VERBOD NADELIGE GOLFSLAG

Het verkeer van motorboten die een nadelige golfslag veroorzaken kan voorlopig door de Hoofdingenieur-Directeur van het ressort en voorgoed door de Minister van Openbare Werken verboden worden.

TITEL IV : STRAFBEPALINGEN

ART. 100

1. Elke overtreding van dit reglement, of van de bijzondere reglementen die het aanvullen, elke weigering een reglementair bevel na te komen, gegeven door één der agenten in volgend artikel vermeld, elke ontduiking of poging tot ontduiking van scheepvaartrechten, worden gestraft volgens artikel I van de wet van 5 juni 1934.
2. Naar luid van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, zijn de vader en de moeder verantwoordelijk voor de overtredingen door hun minderjarige kinderen begaan; de patroons (schippers?) voor die van hun arbeiders en hun bemanning.

ART. 101

Zijn inzonderheid belast met de uitvoering van dit reglement en van zijn bijzondere reglementen:

- a) de ingenieurs en conducteurs, belast met de dienst van de scheepvaart of met de leiding van en het toezicht op de werken op de bevaarbare waterwegen of hun aanhorigheden, over de bruggen, sluizen, overlatten enz., of voor de bewaking en de politie der bevaarbare waterwegen, alsmede het speciaal daartoe aangeduid personeel van de Dienst voor de Scheepvaart en van de 'Office de la Navigation'; (KB 11.09.1978)
- b) de controleur en de agenten, bijzonder belast met het innen der scheepvaartrechten;
- c) de ambtenaars van de zeepolitie en van het Loodswezen;
- d) de Rijkswacht

- e) de ambtenaars belast met de politie der gemeenten, palende aan de bevaarbare waterwegen.

ART. 102 : AMBTSHALVE TE NEMEN MAATREGELEN

1. Wanneer een vaartuig gezonken is of dreigt te zinken, wanneer het onvoldoend gemeerd is of derwijze ligt dat het de doorvaart hindert en, in het algemeen, telkens als het nodig is, de vrijheid of veiligheid der scheepvaart te verzekeren, de afvoer van het water te vergemakkelijken of de belangen van het regime der rivier te vrijwaren, mag de Hoofdingenieur-Directeuren, bij dringendheid, elke ambtenaar met het toezicht op de waterweg belast, aan de schippers de nodig geachte maatregelen voorschrijven, zelfs wanneer deze in het reglement niet voorzien zijn.
2. De schippers moeten aan de gegeven bevelen onmiddellijk gehoor geven. Indien zij hiermede in gebreke blijven of indien zij afwezig zijn, mogen de voorgeschreven maatregelen van ambtswege op hun kosten uitgevoerd worden.
3. De staat dezer kosten wordt onderzocht en vastgesteld door de Hoofdingenieur-Directeur van het gebied.

ART. 102bis

1. De schipper moet de nodige voorzorgsmaatregelen nemen, hetzij om zijn schip voor averij te vrijwaren, hetzij om geen schade toe te brengen aan schepen van derden, hetzij, algemeen genomen, om generlei gevaar voor deze derden op te leveren.
2. Hij kan zich aan deze verplichting niet onttrekken door aan te voeren, dat sommige te nemen voorzorgsmaatregelen niet uitdrukkelijk in de wetten en reglementen zijn voorgeschreven.

ART. 106 : KLACHTENDOSSIER

De sluismeesters zijn voorzien van een register, in hetwelk de schippers al hun klachten betreffende de dienst van de waterweg mogen aantekenen.

ART. 107 : WOORDBEPALING

Tenzij daarin het tegenovergestelde wordt bepaald, betekenen in dit reglement en in de bijzondere reglementen :

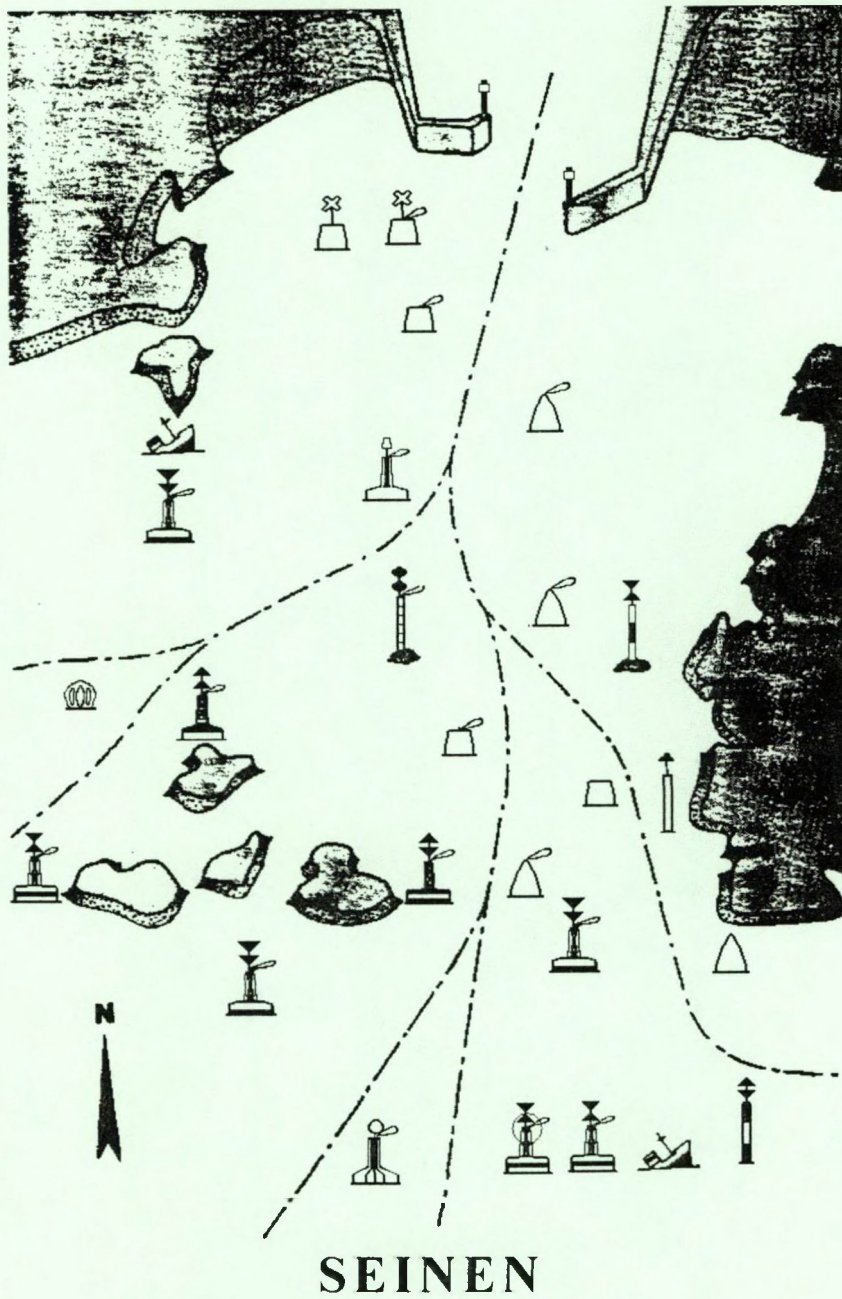
- 1° Vaartuig : elk schip, elke schuit, boot, die op zee, op de rivieren en of kanalen gebruikt worden
- 2° Schipper: ieder gezagvoerder, kapitein, schipper en in het algemeen, elk persoon die aan boord het gezag voert of met de leiding van het vaartuig belast is;
- 3° Agenten van het bestuur, scheepvaartagenten, aangestelden voor het toezicht op de scheepvaartweg: de ambtenaren en agenten, aangewezen in artikel 101, 1° en 2°

ART. 108 (KB 07 sept. 1950)

Onder voorbehoud van de afwijkende bepalingen in de bijzondere reglementen, is dit reglement van toepassing op alle thans bestaande scheepvaartwegen van het Koninkrijk met uitzondering van :

- 1° Het zeekanaal Brussel naar de Rupel
- 2° de Benedenzeeschelde (stroomafwaarts het stroomopwaarts gelegen uiteinde der rede van Antwerpen)
- 3° Het Belgisch gedeelte der grensvormende vakken van de Maas.

BEBAKENING - LICHTEN



I. BETONNING

A. ONTSTAAN VAN HET IALA BETONNINGSSTELSEL	3
B. HET IALABETONNINGSSTELSEL SYSTEEM A	
1. Soorten bakens	3
2. Soorten boeivormen	3
3. Laterale betonning	4
4. Kardinale betonning	6
5. Bijzondere boeien	7
C. BINNENVAART	
1. SIGNIbetonning	8
2. Markering gevaarlijke punten en obstakels	9
3. Markering van de vaargeul	10

II. LICHTEN

A. LICHTKARAKTERISTIEKEN	
1. Soorten	12
2. Lichtkarakters	13
B. HAVENLICHTEN	
1. Geleidelichten	14
2. Sectorenlichten	14
3. Haveningang	14
4. Havenverkeersseinen	14

I. BAKENS

A. HET ONTSTAAN VAN HET IALA - BETONNINGSSTELSEL

Een efficiënt betonningsstelsel moet aan drie voorwaarden voldoen:

- 1° Het moet UNIFORM zijn: het moet voor alle schipper/navigators, van welke nationaliteit zij ook zijn, op dezelfde manier geïnterpreteerd kunnen worden, dit zowel op zee, als op stromen en rivieren.
- 2° Het moet EENVOUDIG, GEMAKKELIJK TE VERSTAAN EN TE ONTHOUDEN zijn, zodat de stuurman of gelijk welk persoon, op dat ogenblik belast met de verantwoordelijkheid van het schip, bijna instinctief en correct zal reageren, bij het zien van een markering.
- 3° Het moet POSITIEF GERICHT zijn: het moet niet in de eerste plaats verwijzen naar het gevaar, maar naar het veilig vaarwater.

Vanaf 1977 werd door de IALA (International Association of Lighthouse Authorities) een wereldwijd uniform betonningsstelsel ingevoerd. In feite kwam het hele stelsel neer op twee systemen, die licht verschilden volgens het toepassingsgebied:

- Voor Europa, Afrika, de Golfstaten, Australië, Nieuw-Zeeland en sommige Aziatische landen geldt het systeem "Rood aan bakboord – Systeem A"
- Het betonningsstelsel in de wateren voor Noord-, Centraal- en Zuid-Amerika, Japan, Korea en de Filippijnen bestaat uit een "enkelvoudige lateraal stelsel met rode spitse boeien aan stuurboord. Dit stelsel is algemeen gekend onder de naam "Enkelvoudig lateraal betonningsstelsel – rood aan stuurboord - systeem B, dat in feite het tegengestelde is van het nieuwe systeem.

Deze systemen worden ook toegepast op sommige binnenwateren.

Voor België en Nederland:

- de Westerschelde
- de Benedenzeeschelde vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk einde van de Antwerpse rede
- de Oosterschelde vanaf de zee tot de Zeelandbrug
- de Rotterdamse Waterweg
- de Oude Maas

Op de andere binnenwateren geldt het SIGNIbetonningsstelsel, dat licht verschilt van het IALA systeem A: (SIGNI: Signalisation de Navigation Intérieure)

B. HET IALA-BETONNINGSSTELSEL SYSTEEM A

1. SOORTEN BAKENS

B.1.1 De laterale betonning

Deze betonning markeert de zijkanten van begrensde vaarwaters zoals vaarroutes, vaargeulen (passen), riviermondingen, rivieren, enz.

B.1.2 De kardinale betonning

Deze betonning verwijst naar de hoofdwindstreek, die het veilig vaarwater aanduidt.
Deze gevaren kunnen zijn: wrakken, zandbanken, ondiepten

B.1.3 De betonning voor losliggend gevaar

Deze betonning wordt gebruikt voor geïsoleerd liggende gevaren, die volledig omringd worden door bevaarbaar water.

B.1.4 De betonning voor veilig vaarwater

Deze betonning duidt dus helemaal geen gevaar aan, maar wél dat het vaarwater rond de markering veilig is. Deze markering wordt veel gebruikt als "uiterton" of "verkenningston" in de aanlooproutes naar een haven; ook als midvaarwaterboei of voor de aanduiding van het diepste vaarwater.

B.1.5 De betonning van bijzondere betekenis

Voor gevallen, die niet thuishoren onder de andere betonningen:

- stortplaatsen of baggerspecie
- kabels of pijpleidingen
- ankerplaatsen
- zeilwedstrijden
- militaire oefengebieden
- waterbouwkundige werken
- recreatiegebieden

2. SOORTEN BOEIVORMEN

B.2.1 Kenmerken

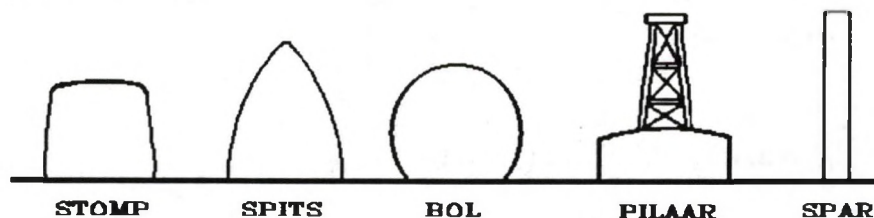
De betekenis van een markering is afhankelijk van één of meerdere kenmerken:

bij dag : kleur, vorm en topteken;

's nachts : kleur en karakter van het licht.

Zij bezitten een eigen naam of kenletters met een eventueel toegevoegde nummering.

B.2.2 Boeivormen



B.2.3 Kleuren

De kleuren van de boeien worden beperkt tot:

Één kleur: - geheel rood
- geheel groen
- geheel geel

Combinaties: - zwart en geel, horizontaal
- zwart en rood, horizontaal
- rood en wit, verticaal
- rood en groen, horizontaal

B.2.4 Toptekens

Ter herkenning van de boei wordt gebruik gemaakt van verschillende toptekens. Laterale boeien en/of bakens kunnen zonder toptekens worden aangetroffen. Wanneer de vorm onvoldoende duidelijk is om de boei te identificeren wordt deze van een topteken voorzien. Zij staan goed zichtbaar boven op het baken. Op bol en pilaar of torenvormige boeien worden zij verplicht aangebracht. Volgende vormen worden gebruikt:

- cilindervormig,
- kegelvormige
- bolvormige
- X-vormige

B.2.6 Lichten

2.6.1 Kleur

- Rode en groene lichten: voorbehouden voor de laterale markering, rood voor de rode en groen voor de groene boeien
- Wit: voor kardinale merken, losliggend gevaar veilig vaarwater
- Geel: voorbehouden voor de bijzondere markering

2.6.2 Karakter

- De rode en groene lichten zijn flikkerlichten, enkel de gradatie kan verschillen.
- Wit : Snel flikkerlicht en flikkerlicht voor kardinale merken; groep van 2 schitteringen voor losliggende gevaar merken; isofaas, onderbroken of lange schitter, voor veilige vaarwatermerken.
- Geel : Schitter, groepschitter en morselichten.

B.2.7 Radarreflectoren

Radarreflectoren kunnen op de top van een merkteken of een boei bevestigd worden.

3. LATERALE BETONNING

B.3.1 Betonningsrichting

Deze betonning markeert, de stuurboord- en bakboordzijde van nauwe vaarwaters:

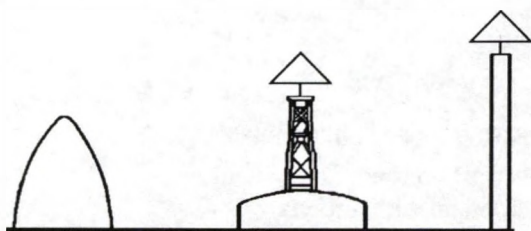
Zij loopt in het algemeen: - van een zee naar een zeehaven, een riviermonding of een rivier
- bij mogelijke twijfel wordt de richting aangegeven door een pijl.

In onze nabije internationale wateren verloopt de betonning algemeen in oost tot noordoostelijke richting.

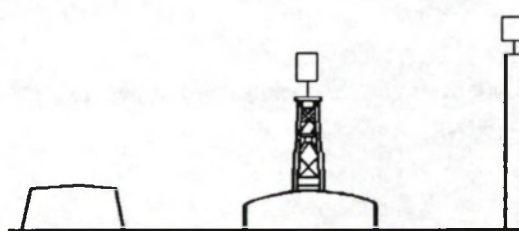
De zin van de betonning wordt bekendgemaakt langs nautische publicaties. Op de kaart wordt dit aangeduid door een pijl waarvan de punten geflankeerd worden door 2 bolletjes

B.3.2 Kenmerken

B.3.2.1 Stuurboordbetonning B.3.2.2 Bakboordbetonning



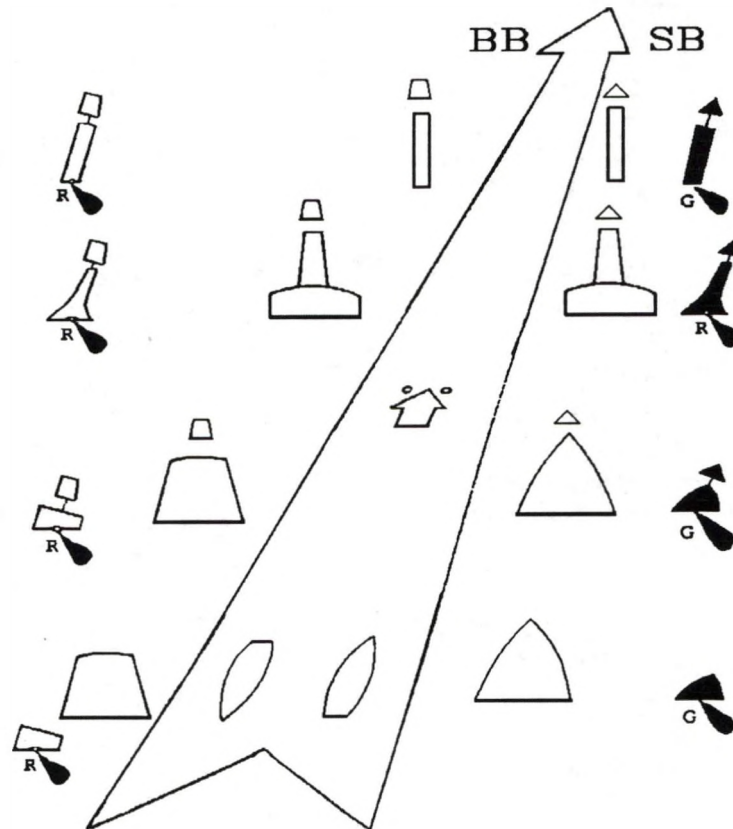
Groene spitsvormige ton,
groen driehoekig topteken met punt naar boven
onpare nummering
groene lichtkarakters



Rode stompe ton,
topteken rode cilinder
pare nummering
rode lichtkarakters

B.3.3 Voorbeeld

	bakboord	stuurboord
Vorm	Stompe ton/pilaar of toren /spar	Spitse ton/pilaar of toren /spar
Kleur	Geheel rood	Geheel groen
Toptekens	Rode cilinder	Groene kegel
Letters	Afkorting vaarwater	Afkorting vaarwater
Nummers	Even, stijgend met	Oneven, stijgend met
Licht : kleur	Rood	Groen
: karakter	Willekeurig	Willekeurig
Mistsein	Bell/Whis	Bell/Whis

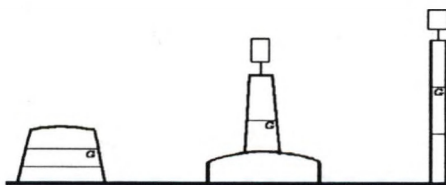


B.3.4 Voorkeursroute scheidingsston - splitsingston

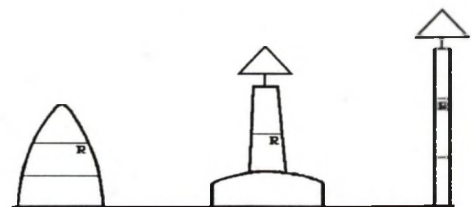
Als een vaarwater, gezien in de betonningsrichting, zich splitst in een hoofd- en een nevenvaarwater, wordt de voorkeursroute of hoofdvaarwater, als volgt aangegeven:

B.3.4.1 Hoofdvaarwater naar stuurboord

B.3.4.2 Hoofdvaarwater naar bakboord

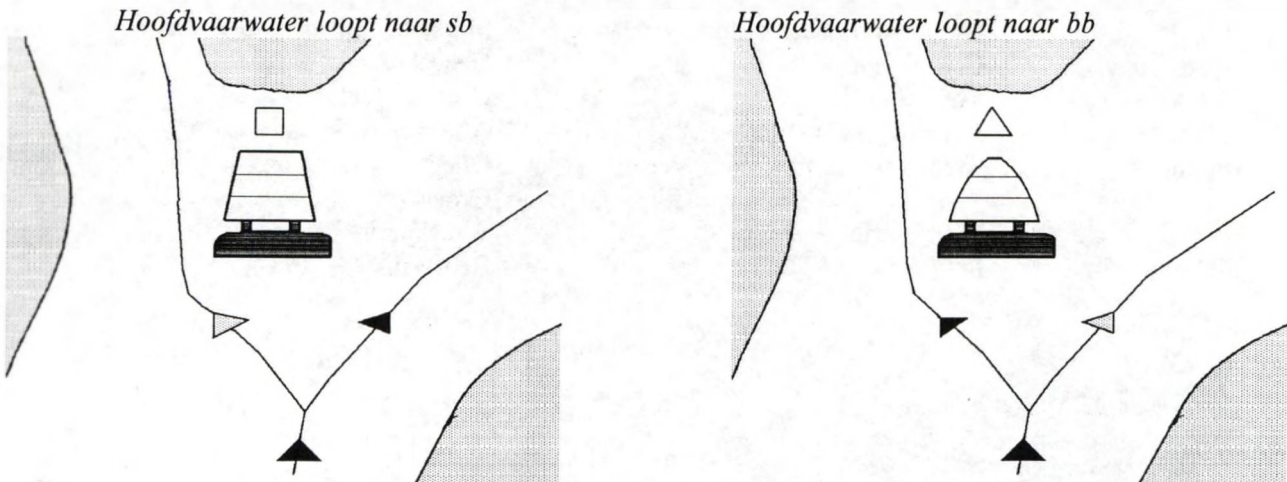


Vorm : stompe ton, pilaar- of sparboei
 Kleur : rood met groene middenband
 Topteken : rode cilinder
 Licht : kleur : rood -
 Karakter : Fl(2+1)



Vorm : spitse ton, pilaar- of sparboei
 Kleur : groen met rode middenband
 Topteken : groene kegel toppunt opwaarts
 Licht : - kleur : groen
 - karakter : Fl(2+1)

B.3.4.3 Bij een splitsing van vaarwaters van gelijke betonning wordt een kardinale boei gelegd.



4. KARDINALE BETONNING

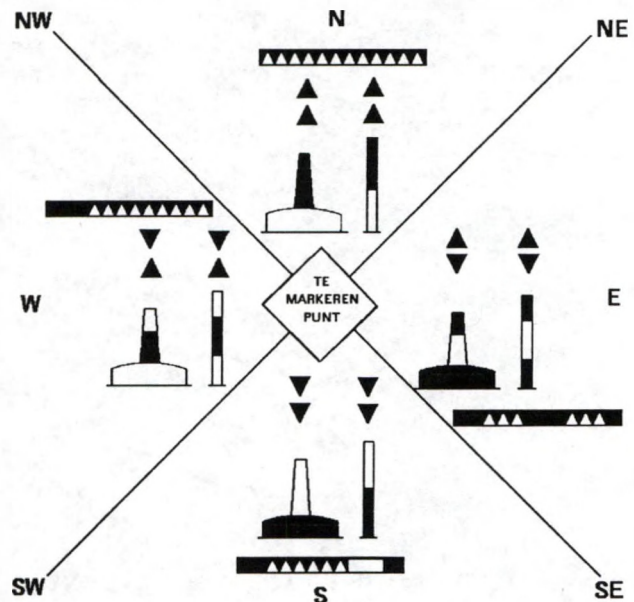
B.4.1 Betonningsrichting

De kardinale betonning bestaat uit maximaal vier boeien, die volgens de hoofdwindstreken (kardinale streken) rond een gevaar worden gelegd. Deze boeien dragen verschillende herkenningstekens, die verwijzen naar de hoofdwindstreek, waarlangs de boei, dus ook het gevaar, veilig kan worden gepasseerd.

De kardinale boei draagt de naam van de sector of kwadrant, die het diepste water aangeeft.

Zo heeft men aldus:

- een noordkwadrant
- een oostkwadrant
- een zuidkwadrant
- een westkwadrant



B.4.2 Kenmerken

Het zijn pilaar- of sparboeien.

Overdag zijn zij herkenbaar aan: hun zwart en gele kleuren en hun twee kegelvormige toptekens

Zij dragen een naam, vermeld op de kaart, meestal overeenkomend met de naam van de aard van het gevaar. 's Nachts kunnen zij herkenbaar zijn aan een wit schitterlicht (Q - 50-60 schitteringen per minuut), of snel schitterlicht (VQ - 100 tot 120 schitteringen per minuut). Een lange schitter duurt ± 2 seconden. Naargelang de kwadrant worden de schitteringen ofwel constant (ononderbroken) uitgezonden of in een groep van 3, 6 of 9. Zij kunnen hoorbaar zijn aan een fluitsein (Whis).

B.4.3 Beschrijving

B.4.3.1 Noord kardinale boei

Toptekens : 2 zwarte kegels, boven elkaar geplaatst, de punten naar boven.
 Kleur : Zwart/geel (BY)
 Licht : Onophoudend wit (snel) flikkerlicht: Q of VQ

B.4.3.2 Oost kardinale boei

Toptekens : 2 zwarte kegels, boven elkaar geplaatst, de basissen naar binnen gericht.
 Kleur : Zwart - geel - zwart (BYB)
 Licht : Wit flikkerlicht (3), elke 10": Q(3)10s of Wit snel flikkerlicht (3), elke 5": VQ(3)5s

4.3.3 Zuid kardinale boei

- Topteken : 2 zwarte kegels, boven elkaar geplaatst, de punten naar beneden gericht
(met enige fantasie herkent men hierin een hoekig O-teken van *Oost*).
- Kleur : Geelzwart
- Licht : Wit flikkerlicht (6) + lange schitter, interval van 15 sec.: Q(6)+LF15s of
Wit snel flikkerlicht (6) + lange schitter, interval van 10 sec.: VQ(6)+LF10s

B.4.3.4 West kardinale boei

- Topteken : 2 zwarte kegels, boven elkaar geplaatst, de punten naar elkaar geplaatst
- Kleur : geel - zwart - geel (YBY)
- Licht : Wit flikkerlicht (9) elke 15": Q(9)15s of
Wit snel flikkerlicht (9) elke 10": VQ(9)10s

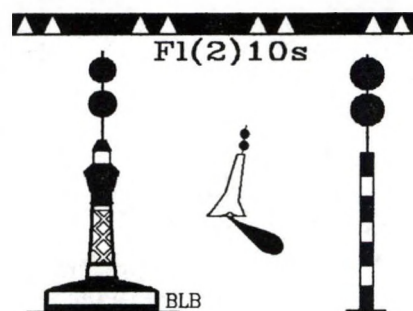
Geheugensteuntje: De punten van de zwarte toptekens duiden de zwarte kleur op de boei aan.

5. BIJZONDERE BOEIEN

B.5.1 Betonning voor losliggend gevaar

Deze boeien worden direct nabij een gevaar gelegd. Rondom is het water bevaarbaar. Zij worden beperkt gebruikt.

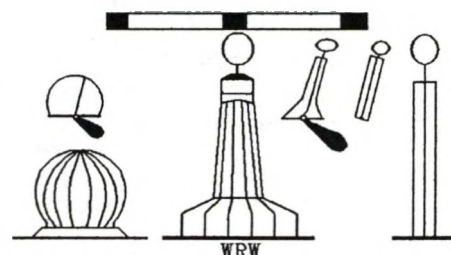
- Vorm : pilaar/spar
- Kleur : zwart met één of meerdere horizontale rode strepen
- Topteken : 2 zwarte bollen verticaal
- Licht : 2 witte groepschitteringen indien aanwezig
- Men treft ze zowel op zee als op de binnenwateren aan.



B.5.2 Betonning voor veilig vaarwater

Meestal verkenning- of aanlooptonnen. Zij duiden soms de diepste gedeelte van het water aan.

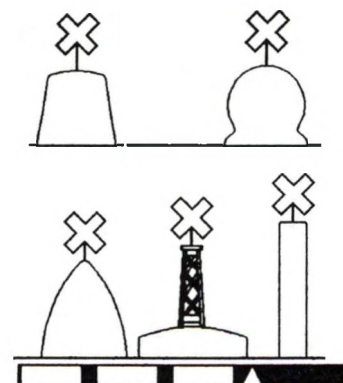
- Vorm : bol/pilaar/spar
- Kleur: : Rood met witte verticale strepen
- Topteken : een rode bol
- Licht : Wit of onderbroken (OC)
of lange schitter om de 10" of A-sein in morse.
- En treft deze zowel op zee als op de binnenwateren aan.



B.5.3 Betonning van bijzondere betekenis

B.v. recreatievaarwaters, kabels, visserijgebieden, ankerplaatsen, stortplaatsen, enz.

- Kleur : geheel geel
- Vorm : stompe ton, bolton, spitse ton pilaar, spar
- Topteken : liggend geel kruis of geen topteken
- Licht : indien aanwezig: geel licht naar keuze, behalve de reeds vermelde karakters der andere bakens.



C. BINNENVAART

1. SIGNIBETONNING

C.1.1 Richting

De plaats van de markeringen wordt in het SIGNIsysteem aangegeven t.o.v. de rechter- respectievelijk linkeroever of -zijde van de vaarweg of het vaarwater.

Hieronder verstaat men de oever of zijde gelegen rechts, respectievelijk links van een waarnemer die kijkt in de hierna aangegeven richting:

1. Op rivieren:
In stroomafwaartse richting, in getijgebied in de richting van de ebstroom
2. Op kanalen:
In het algemeen eveneens van boven naar beneden' gerekend, d.w.z. in de richting van een lager gelegen pand
3. Op zijvaarten en geulen:
In de richting van de hoofdvaarweg, respectievelijk de hoofdgeul
4. In de zeegaten:
In de richting van de Noordzee (Westerschelde: rechteroever = Antwerpen stad)

SIGNI en IALA

SIGNI

Betonningsrichting loopt vanaf de bron
Rood op rechteroever
Nummering begint vanaf het einde
Scheidingstonnen verschillen van het IALA

IALA

Betonningsrichting loopt vanaf de zee
Rood aan bakboordzijde
Nummering loopt met de richting mee

C.1.2 Betekenis

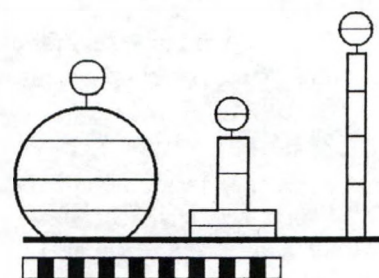
Scheidingstonnen in de binnenwateren onder het SIGNIbetonningsstelsel. Deze tonnen liggen daar waar rode en groene tonnen elkaar kruisen. Zij zijn rond (in de vorm van een sparboei of bolvormig), dragen steeds een topteken en zijn horizontaal rood en groen gestreept.

Zij scheiden hoofdvaarwaters van nevenvaarwaters, of vaarwaters van gelijk belang.

C.1.3 Soorten

C.1.3.1 Vaarwaters van gelijk belang

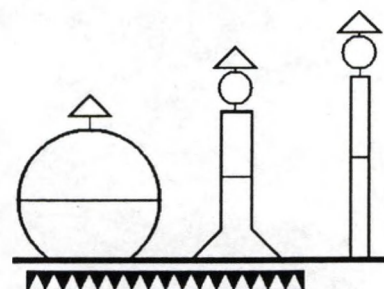
- Vorm : Bolvormige boei of ton, sparboei, drijf- of kopbaken
Kleur : Rood - groen, horizontaal gestreept
Topteken : Rood - groene bol
Kenteken : Beginletters met een nummer van beide vaarwaters, in alfabetische volgorde
Licht : Wit isofaselicht (2 seconde)



C.1.3.2 Ongelijke vaarwaters

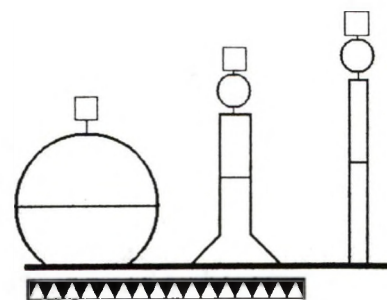
a) Hoofdvaarwater rechts

- Vorm : Bolvormige boei of ton, sparboei
Kleur : Groen boven, rood onder
Topteken : Groene kegel met de top naar boven gericht; op de anderen een groene bol onder de cilinder
Kenteken : Beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd
Licht : Groen flikkerlicht
 Δ : Onderste kleur is nevenvaarwater



b) Hoofdvaarwater links

- Vorm : Bolvormige boei of ton, sparboei
Kleur : Rood boven, groen onder
Top teken : Rode cilinder boven de bolvormige boei; op de andere een rode bol onder de cilinder
Kenteken : Beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd
Licht : Rood flikkerlicht
Δ: onderste kleur is nevenvaarwater !



C.1.4 Jachtbetonning buiten de vaarwaters

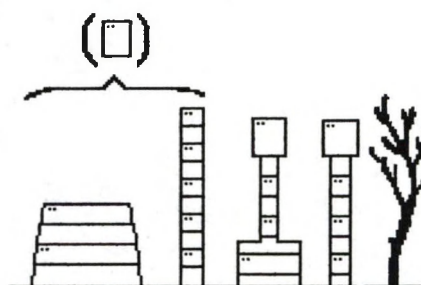
C.1.4.1 Jachtbebakening

De boten van pleziervaarders steken doorgaans niet zo diep dan deze van de beroepsvaart. Zij kunnen dus dikwijls buiten de vaargeul varen. Met behulp van deze bakens kan de pleziervaarder veilig buiten de eigelijke vaargeul varen.

De bakens zijn horizontaal gestreept: roodwit en groenwit. Deze geven een veilige dieptegrens tot 2 meter aan. Zij hebben tot doel de watersporter een veilig vaarwater aan te duiden buiten het drukker beroepsvaarwater.

C.1.4.2 Langs de rechteroever

- Vorm : Stompvormige ton, sparboei
Kleur : Rood - wit horizontaal gestreept
Topteken : Rode cilinder op de sparboeien en bakens



C.1.4.3 Langs de linkeroever

- Vorm : Spitsvormige ton, sparboei
Kleur : Groen - wit horizontaal gestreept
Topteken : Groene kegel met de top naar boven gericht op de sparboeien en bakens.

C.1.4.4 Drijfbaken :

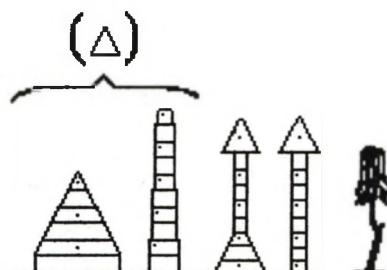
Kleine drijvende cilinders voorzien van staak met een topteken

C.1.4.5 Kopbaken :

In de grond gestoken staken voorzien van een topteken

C.1.4.6 Steekbaken:

In de grond gestoken takken,
langs de linkeroever: spits aan elkaar gebonden
langs de rechteroever: vrij openstaande takken



2. MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN en OBSTAKELS

C.2.1 Algemeen

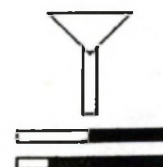
- Gevaarlijke punten - koppen van kribben
- uitstekende punten van de oever
- vast obstakels
- enz.

- Obstakels - vastgevaren of gezonken schepen
- plaats van werkzaamheden enz

Markering buiten het vaarwater

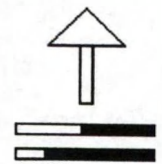
C.2.2 Rechteroever

- Dagmerk : driehoekig rood teken met de punt naar onder gericht
Licht : rood isofaselicht of lang schitterlicht
Kenteken : opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



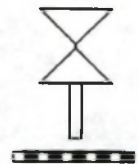
C.2.3 Linkeroever

- Dagmerk : driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht
Licht : groen isofaselicht of lang schitterlicht
Kenteken : opeenvolgende nummering onafhankelijk van de kleur



C.2.4 Splitsingspunt

- Dagmerk : diabolo, driehoeken met de punten naar elkaar gericht; de bovenste driehoek rood, de onderste driehoek groen
Licht : wit snel isofaselicht
Kenteken : nummering aansluitend aan die van 3.1.1. en 3.1.2

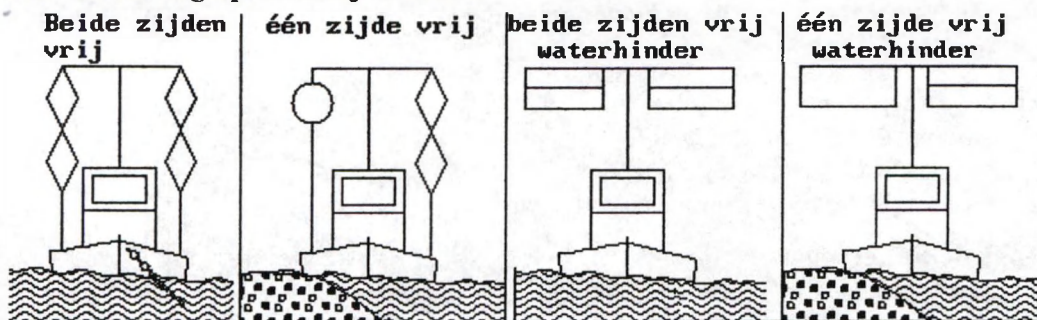


C.2.5 Buiten het vaarwater

C.2.5.1 Markering in of nabij het vaarwater

Laterale markering

C.2.5.2 Markering op of nabij obstakel



a) Vrije zijde

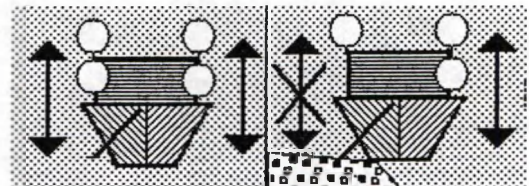
- Dag: 2 groene ruiten boven elkaar
's Nachts: 2 groene lichten boven elkaar

b) Niet vrije zijde

- Dag: rode bol
's Nachts: één rood vast licht

c) Verplichting hinderlijke waterbeweging te vermijden

- vrije zijde: Dagmerk: rood - wit bord (vlag)
Lichten: rood vast licht boven wit licht
niet vrije zijde: Dagmerk: rood bord (vlag)
Lichten: één rood vast licht

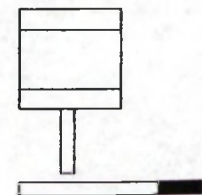


3. MARKERING VAN DE VAARGEUL

C.3.1 Rechteroever (Cevni-5.1.1)

Duidt de rechteroever aan als daar het dieper water is.

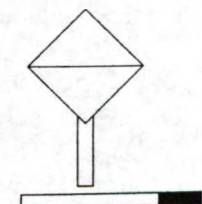
- Dagmerk : Vierkant met 3 banden: boven en onder wit in het midden rood.
Licht : rood onderbroken licht met verschillende periode van de even en oneven genummerde lichten
Kenteken : opeenvolgende nummering onafhankelijk van de kleur



C.3.2 Linkeroever (Cevni-5.1.2)

Duidt de linkeroever aan als daar het dieper water is.

- Dagmerk : Vierkant teken met punt naar onder, groen boven en wit onder
Licht : groen onderbroken licht met verschillende periode, van de even en oneven genummerde lichten
Kenteken : opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



C.3.3 Overgangen

Duidt de overgang aan naar de andere vaaroever. Worden meestal gebruikt om te gebruiken als geleidelijn.

3.3.1 Recheroever (5.2.1)

Dagmerk : vierkant geel teken met 3 verticale banen, buitenste geel en middelste zwart

Licht : geel onderbroken licht

Kenteken : nummering aansluitend aan 5.1.1 en 5.1.2

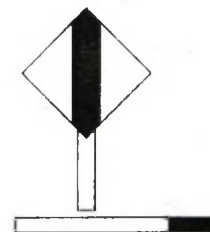
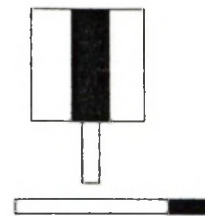
3.3.2 Linkeroever (5.2.2)

Duidt de overgang aan naar de andere vaaroever.

Dagmerk : vierkant geel teken met punt naar beneden, met verticale zwarte balk, buitenbanen geel

Licht : geel onderbroken licht

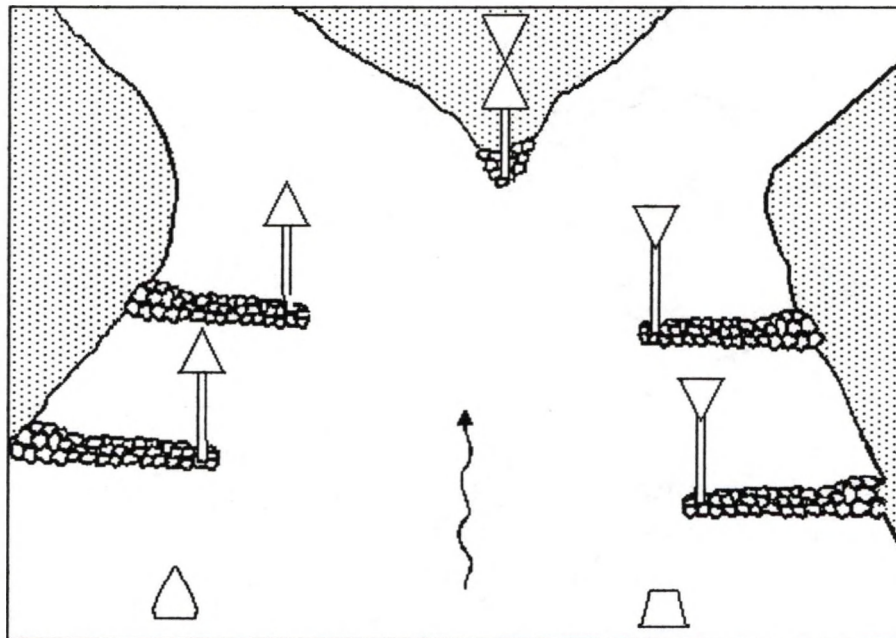
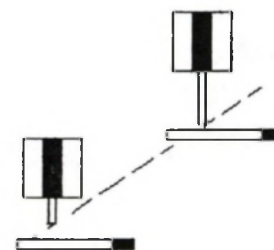
Kenteken : nummering aansluitend aan die van 5.1.1 en 5.1.2



C.3.4 Geleidelijnen

Dit is een dagmerkenlijn ter aanduiding van een overgang van de vaargeul. Zij hebben dezelfde functie als een geleidelicht.

Vooral bij stromend water hebben deze een groot nut.



II. LICHTEN

A. LICHTKARAKTERISTIEKEN




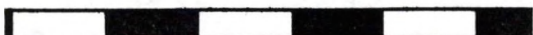












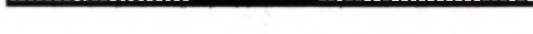
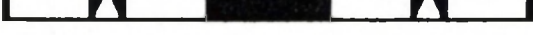


1. SOORTEN

Behalve de verschillende kleuren, die de lichten vertonen, bezitten zij ook een verschil in duur en in frequentie.

ZO HEEFT MEN:

VASTE LICHTEN,	Fixed (F): zij schijnen ononderbroken
ONDERBROKEN,	Occulting (Oc): de duistere perioden zijn korter dan de lichtperiode
ISOFASE (Iso)	De lichtperiode en de duistere periode duren even lang
SCHITTER,	Flashing (Fl): de duistere perioden zijn langer
FLIKKER,	Quick (Q): 50 tot 60 flikkeringen per minuut
SNEL FLIKKER,	Very Quick (VQ): 100 tot 120 flikkeringen per min.
ULTRA SNEL FLIKKER,	Ultra Quick (UQ): 240 tot 300 flikkeringen per minuut
BIJZONDERE LICHTEN:	- Letters uit het alfabet - Vast en schitterlicht samen - Afwisselend kleurwisseling (alternating)
GEBRUIKTE KLEUREN:	- Violet (Vi) - Blauw (Bu) - Groen (G) - Oranje (Y) - Rood (R) - Wit (W) - Geel (Y)

2. LICHTKARAKTERS

	Oc: Onderbroken licht
	Oc(2): Groeponderbroken licht
	Oc(2+3): Samengesteld groep onderbroken licht
	Iso: Isofase licht
	Fl: Schitterlicht
	LFl: Lang schitterlicht
	Fl(3): Groepschitterlicht
	Fl(2+1): Samengesteld groepschitterlicht
	Q: Flikkerlicht
	Q(3): Groepflikkerlicht
	IQ: Onderbroken flikkerlicht
	VQ: Snelflikkerlicht
	VQ: Groep snel flikkerlicht
	IVQ: Onderbroken snel flikkerlicht
	UQ: ultrasnel flikkerlicht
	IUQ: onderbroken ultrasnel flikkerlicht
	Mo(K): Morsecode licht hier: K-sein (Kilo)
	FFl: Vast- en schitterlicht
	AIWR: Alternierend kleurwisselend licht
	



Voor de juiste karakteristieken van de lichten, zowel wat hun frequentie als tijd betreft, hun kleur, hun zichtbaarheid, de eventuele hoogte waarop zij zich bevinden (vooral bij wallichten) raadpleegt men het best de jaarlijks uitgegeven officiële lichtenlijsten. Zij staan uiteraard vermeld op een recente of bijgehouden kaart.

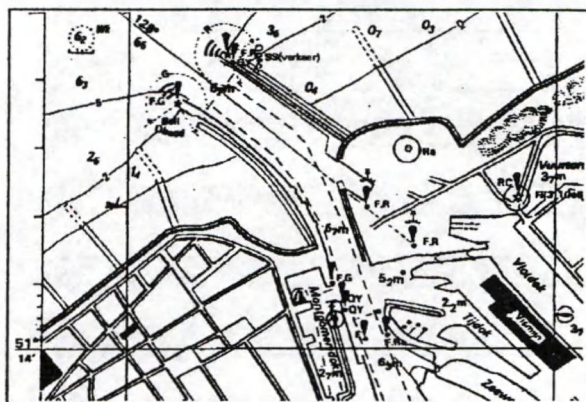
B. HAVENLICHTEN

1. GELEIDELICHTEN

Twee lichten bevinden zich in de aslijn van het vaarwater, het achterste licht is hoger geplaatst dan het voorste (128°).

Voor het binnenvaren van een haven, vaargeulen en passen bieden zij een hoge mate van veiligheid; men moet steeds opsturen in de richting van het laagste licht. Ligt het laagste licht bv. links van het hoogste licht, moet men opsturen naar bakboord tot men de lichte in één lijn ziet. Vervolgens stuurt men dan op deze lichtenlijn aan. Het zijn in het algemeen synchroon brandende periode-lichten van dezelfde kleur; meestal wit doch ook groen en rood.

Zij kunnen ook als peilingslijn voor de positiebepaling gebruikt worden.



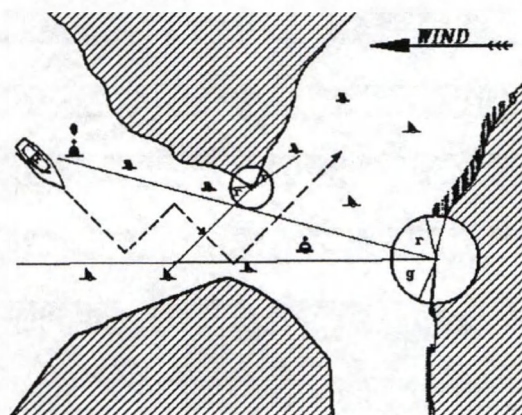
2. SECTORENLICHTEN

Een sectorlicht vertoont verschillende kleuren: wit, rood en groen. Deze geven elk een sector weer.

Zij helpen ons een haven of een vaargeul binnen te varen. Zij duiden dikwijls landtongen of ondiepten aan bij het naderen van haven of vaargeul.

Als vaste regel telt: varen in de witte sector is VEILIG.

Het invaren van een rode sector wijst op een acuut gevaar.



3. HAVENINGANG

Bij het naderen van een haveningang ziet men een groen licht aan zijn stuurboordzijde en een rood licht aan zijn bakboordzijde. De lichten zijn dus tegengesteld aan de zijlichten van een schip voorop gezien, m.a.w. men vaart dus rood op rood en groen op groen. De pilaren zijn ook dikwijls horizontaal gestreept: roodwit of groenwit.



4. HAVENVERKEERSSEINEN

Het semafoor is een mast aan de haveningang voorzien van havenseinen en vervult als dusdanig een belangrijke functie. In Nieuwpoort staat hij bovenop het loodswezengebouw op het westerstaketsel.

Ook in andere kusthavens staan dergelijke semafoors. In Oostende staat de seinmast op het loodswezengebouw op het oosterstaketsel, evenals in Zeebrugge. In Blankenberge gebruikt men een seinmast die ten westen van de vuurtoren staat.

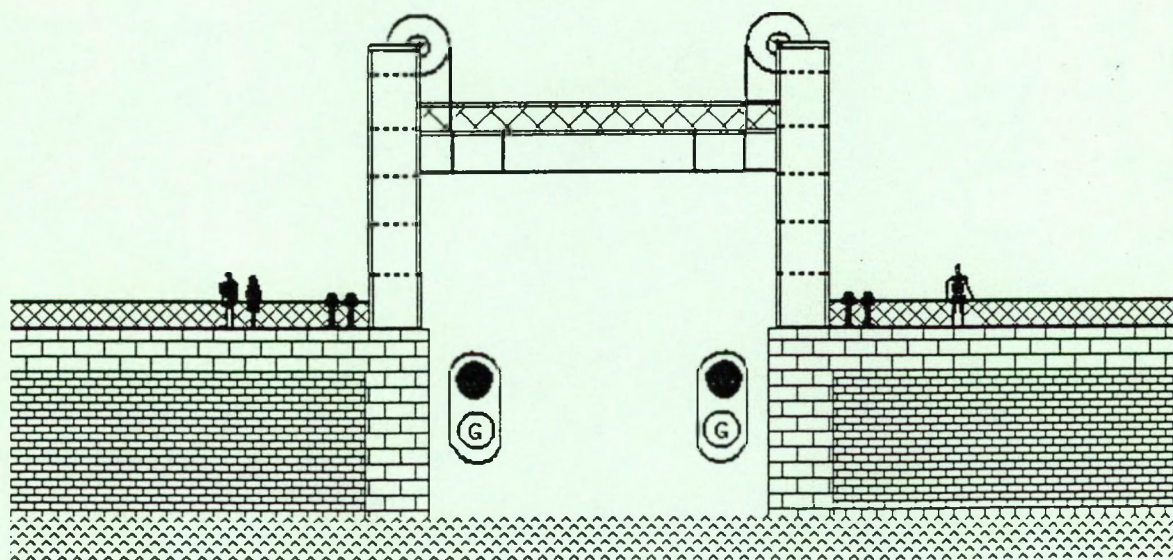
(R)	Ernstig noodgeval
(R)	alle vaartuigen stoppen
(R)	en wachten op instructies
(R)	Vaartuigen mogen niet
(R)	doorvaren
(C)	Vaartuigen mogen doorvaren
(E)	éénrichtings verkeer
(C)	Vaartuigen mogen doorvaren
(C)	tweerichtings verkeer
(W)	Een vaartuig mag enkel
(C)	doorvaren als het daarvoor
(G)	toelating bekommt

CEVNI

BINNENVAART

POLITIËREGLEMENT

Werkdocument bij de handleiding
van de cursus
voor het beperkt stuurbrevet



I. INHOUD

- I. ALGEMENE BEPALINGEN
- II. KENTEKENS
- III. OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN
 - AFD. 1 : ALGEMENE BEPALING
 - AFD. 2 : LICHTEN
 - a. Lichten tijdens het varen
 - b. Lichten tijdens het stilliggen - afmeren - ankeren
 - AFD. 3 : DAGTEKENS
 - a. Dagtekens tijdens het varen
 - b. Dagtekens tijdens het stilliggen
 - AFD. 4 : BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS
 - AFD. 5 : LICHTEN & DAGMERKEN VAN BIJZONDERE SCHEPEN
- IV. GELUIDSSEINEN : Marifoon en Radar
- V. VERKEERSTEKENS
- VI. VAARREGELS
 - AFD. 1 : ALGEMENE BEPALINGEN
 - AFD. 2 : KOERS KRUISEN? VOORBIJVAREN OP TEGENGESTELDE KOERSEN EN VOORBIJLOPEN
 - a. Algemene beginselen
 - b. Koers kruisen
 - c. Naderen op tegengestelde koersen
 - d. Voorbijlopen
 - AFD. 3 : ANDERE VAARREGELS
 - AFD. 4 : VEERPONTEN
 - AFD. 5 : DOORVAREN VAN BRUGGEN, STUWEN EN SLUIZEN
 - AFD. 6 : SLECHT ZICHT
- VII. REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN
- VIII. AANVULLENDE BEPALINGEN

II. ALGEMENE BEPALINGEN

- | | |
|---|---|
| 1.01 Uitdrukkingen | 1.02 De schipper |
| 1.03 Verplichting v/d bemanning enz. | 1.04 Voorzorgsmaatregelen: goed zeemanschap |
| 1.05 Afwijking v/h reglement: goed zeemanschap | 1.06 Gebruik van de vaarweg |
| 1.09 Sturen van het schip | 1.10 Scheepsbescheiden |
| * Iedereen: ZS -7m., roeiboten e.d | Vaarbewijs |
| * Vanaf 12j: Open MS -7m -13 km/u | Kaarten + Reglementen |
| * Vanaf 16:, boten -20 km/u | Marifoonmachtiging |
| * Vanaf 18: +20 km/u mits vaarbewijs | Zendmachtiging |
| 1.11 Reglement aan boord | 1.12 Buitenboord uitsteken voorwerpen |
| 1.13 Bescherming van vaartekens | 1.15 Verbod tot water doen geraken voorwerpen |
| 1.19 Verkeersaawijzingen Door bevoegde autoriteit | 1.20 Verlenen medewerking aan ambtenaren |

III. KENTEKENS

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 2.01 Kentekens grote schepen | 2.02 Kentekens kleine schepen |
| Naam + thuishaven | Naam + adres (Ndl) |
| | Zie territ. reglement koninkrijk |

IV. OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

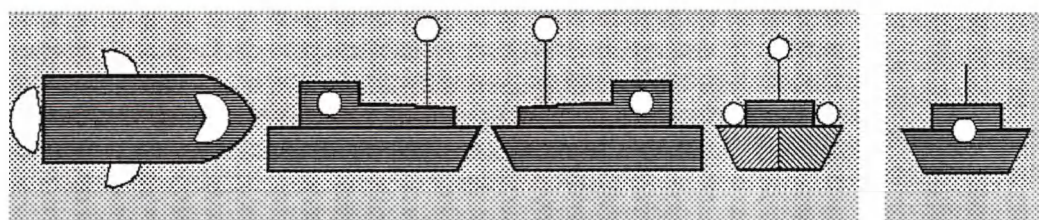
Afdeling I. : ALGEMENE BEPALING

- | | | | |
|------|--|------|--|
| 3.01 | Toepassing - Begripsbepalingen | 3.02 | Lichten kwaliteit |
| 3.03 | Borden en vlaggen
Vorm grootte duidelijkheid | 3.04 | Cilinder, bollen, kegels, ruiten
Vorm, grootte, duidelijkheid |
| 3.05 | Verboden tekens
Enkel de wettelijke voeren | 3.06 | Noodlichten
Tijdelijk in noodgevallen |
| 3.06 | Verboden lichten, vlaggen enz.
Geen verwarring stichten | | |

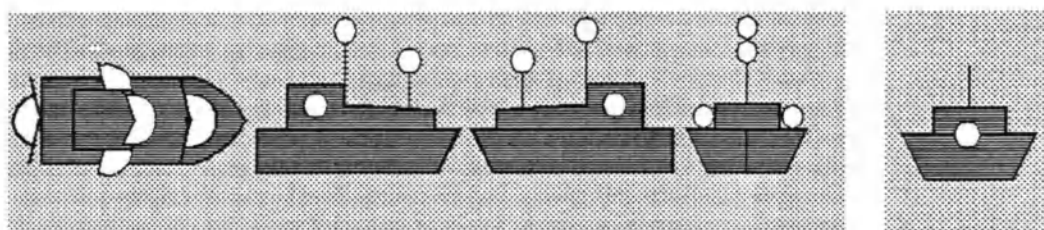
Afdeling II : LICHTEN TIJDENS HET VAREN

3.08 : ALLEEN VARENDE en GEASSISTEERDE MOTORSCHEPEN

BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



SCHIP KLEINER DAN 110 METER

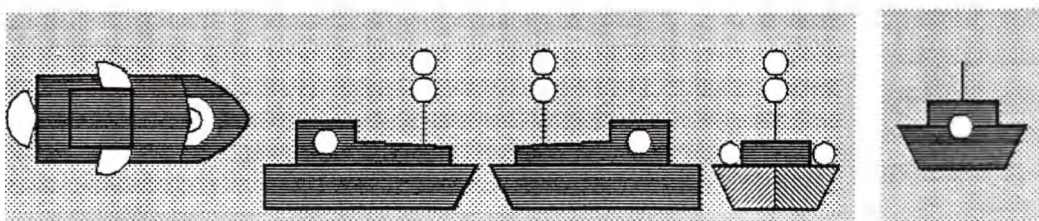


SCHIP GROTER (mag ook kleiner) DAN 110 METER

Vlg. ART. 3.13
Klein motorschip
(-7m. snelheid 13
km/uur): ankerlicht

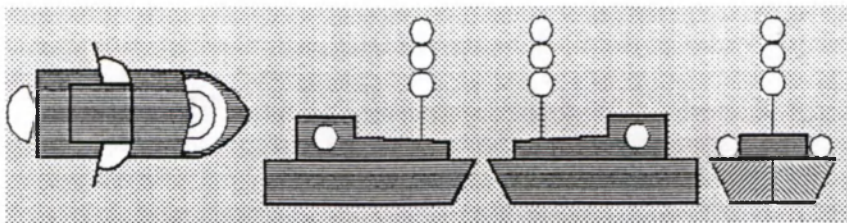
3.09 : SLEPERS EN SCHEPEN DIE ASSISTEREN

BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



SLEEPBOOT IN KIELLINIE SLEPEND

enkel geel heklicht



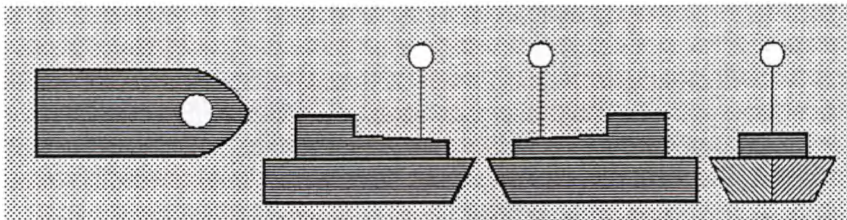
SLEEPBOOT NIET IN KIELLINIE SLEPEND



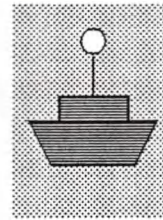
enkel geel heklicht

2. DE GESLEEPTTE VAARTUIGEN VOEREN

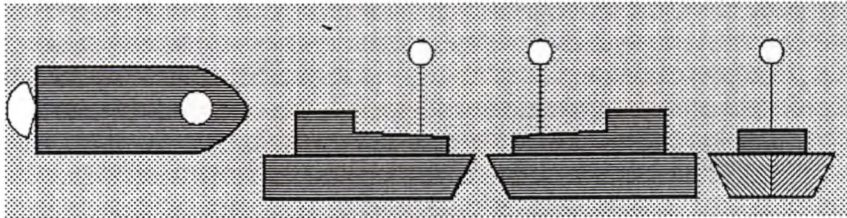
BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



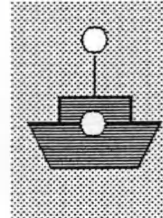
GESLEEPT VAARTUIG (niet het laatste)



BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



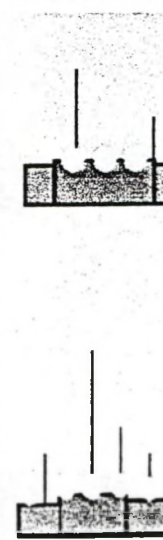
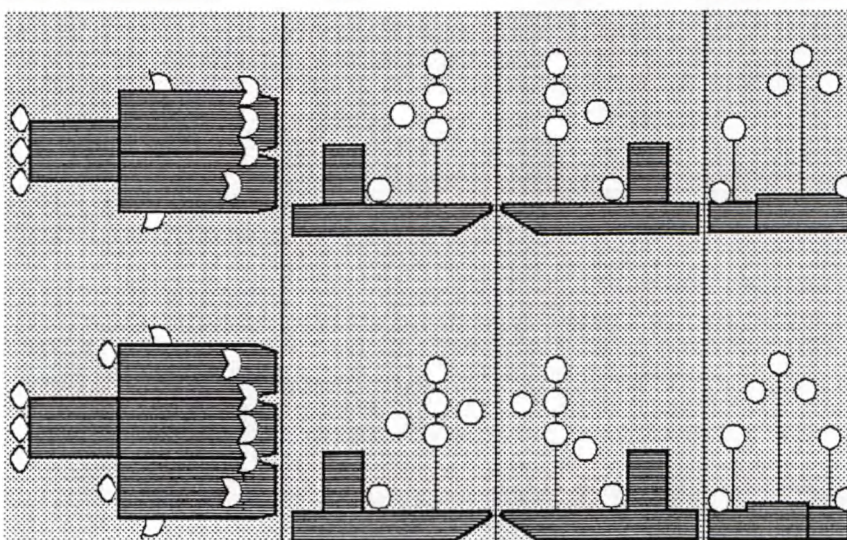
LAATST GESLEEPTTE VAARTUIG



Bij een oplopend
vaartuig ziet men
twee witte lichten

3.10 : LICHTEN VAN DUWSTELLEN

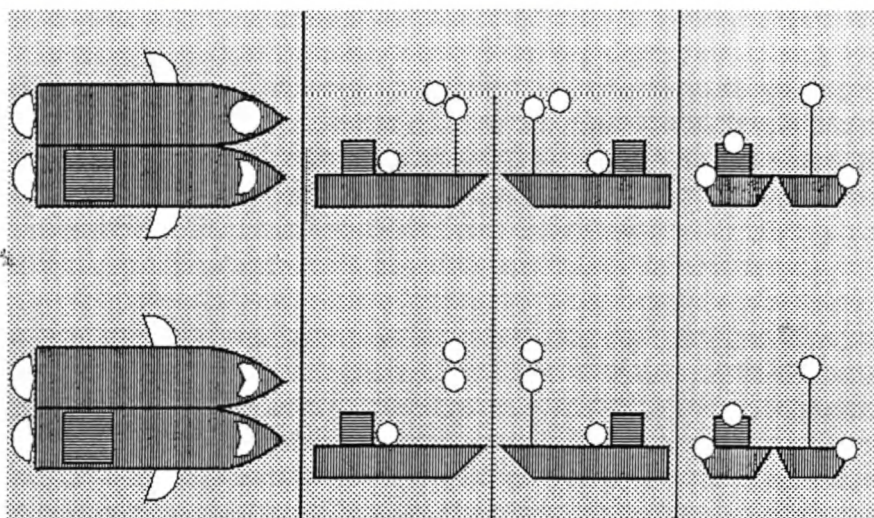
BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



enkel heklicht van
het geduwd vaar-
tuig indien achter-
schip zichtbaar is

3.11 : LICHTEN VAN GEKOPPELDE SAMENSTELLEN

BOVENZICHT SB BB VOORAAN



* Niet van toepassing op kleine schepen.

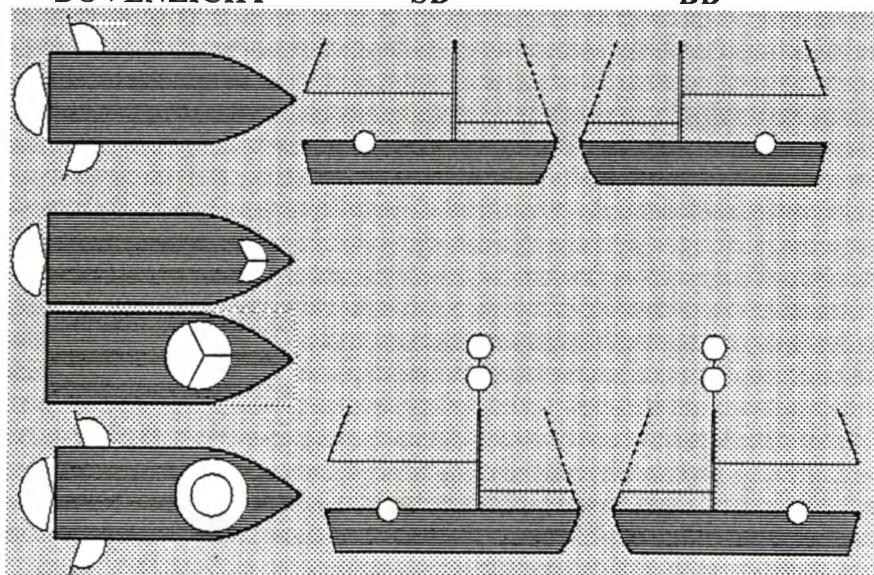
BOVENSTE : gekoppeld samenstel, een motorschip en een vaartuig dat geen motorschip is

ONDERSTE : gekoppeld samenstel, twee motorschepen

- * Conform met het intern. reglement mag het samenstel dat van zee komt of naar zee vaart :
- het motorschip de lichten van artikel 3.09 voeren;
 - het langsijgesleepte vaartuig de zijdelichten en het heklucht voeren.

3.12 : LICHTEN VAN ZEILSCHEPEN

BOVENZICHT SB BB

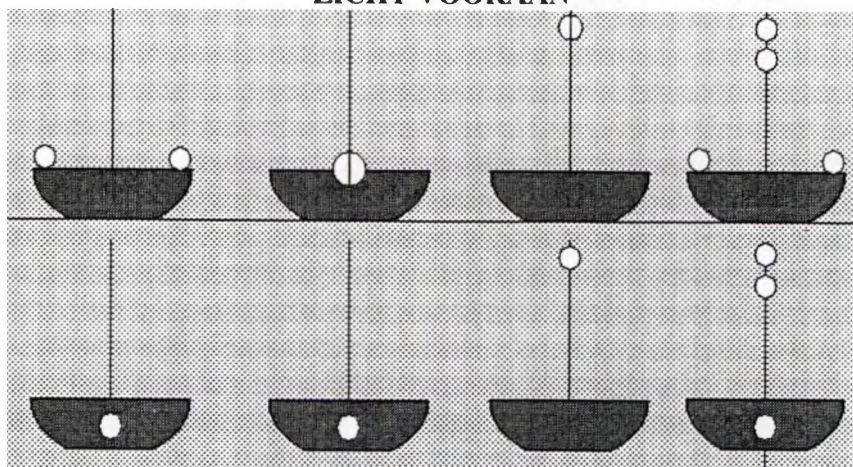


Volgens art. 3.13 mag een klein zeilschip de zijdelichten in één lantaarn voeren, ook de driekleurige lantaarn is toegestaan.

bij een vaartuig < 7 meter volstaat het ankerlicht.

Een zeilschip mag het rondom schijnende rood en groen licht tonen.

ZICHT VOORAAN



ZICHT ACHTERAAN

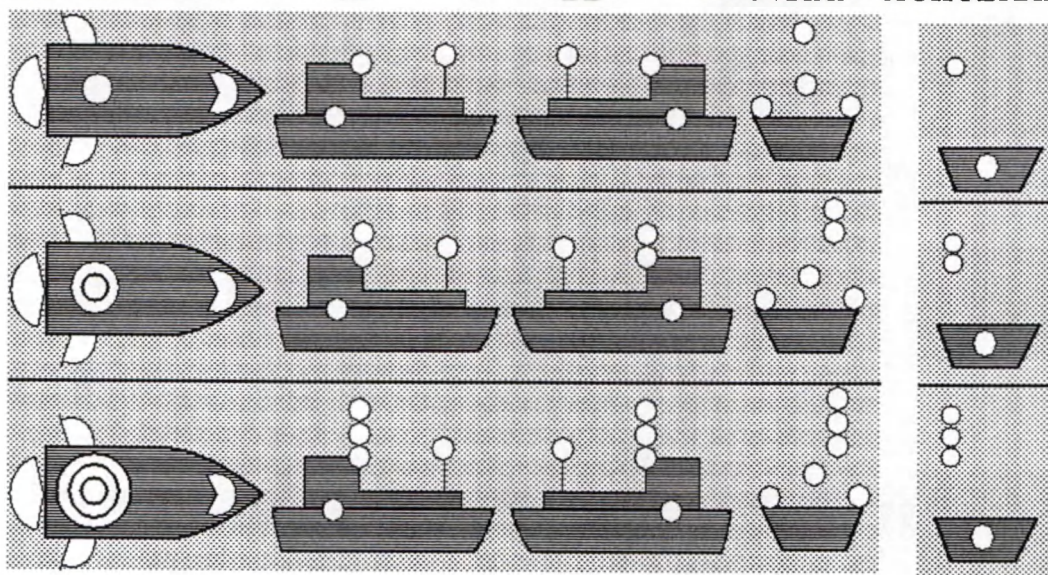
VOLGENS ART 3.13

Een door spierkracht voortbewogen vaartuig toont een wit rondom schijnend licht of een lantaarn

Klein open motorschip (<7m, max snelheid -13 km/uur) mag een wit gewoon rondom schijnend licht voeren

3-14 : SCHEPEN met GEVAARLIJK TPT

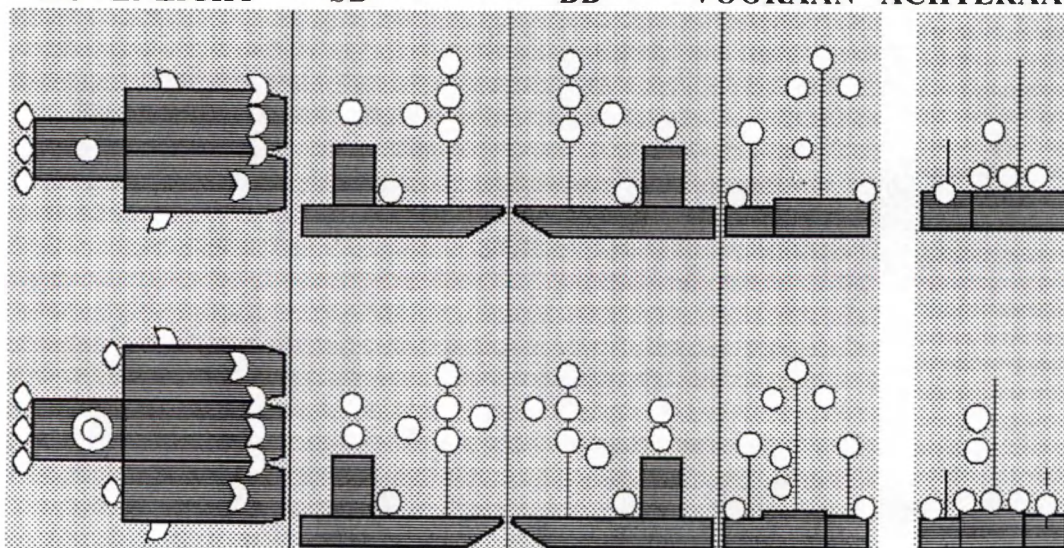
BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



Behalve de blauwe lichten tonen deze vaartuigen alle andere navigatie- en waarschuwingslichten

DUWVAART en TPT VAN GEVAARLIJKE STOFFEN VERVOEREN

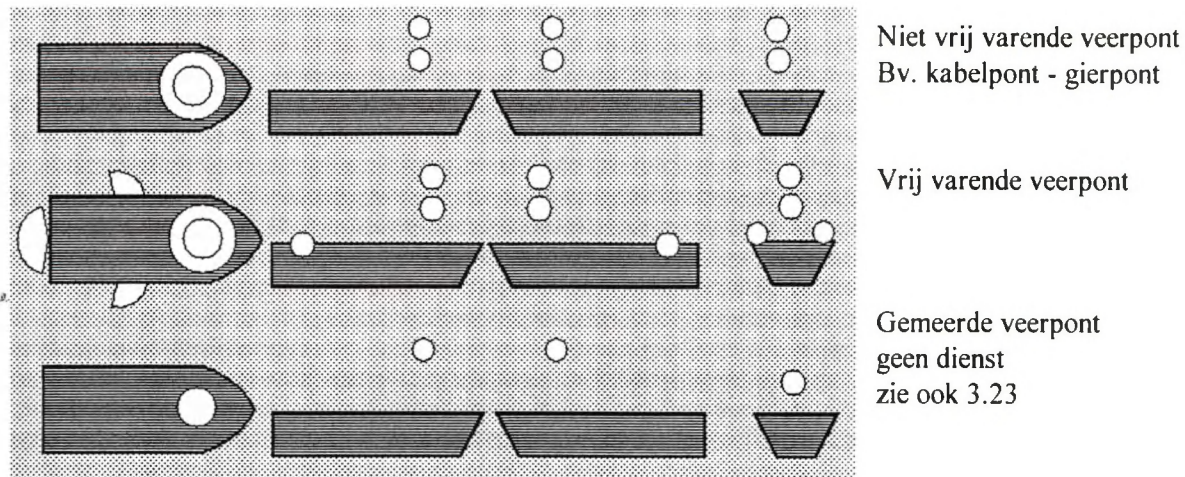
BOVENZICHT SB BB VOORAAN ACHTERAAN



één blauw licht

twee blauwe lichten

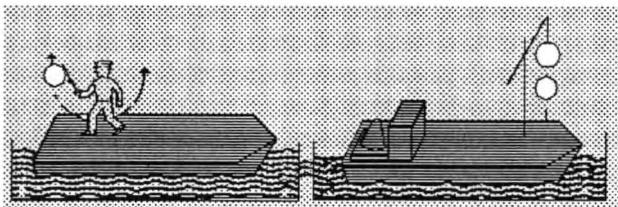
3-16 : LICHTEN VAN VARENDE VEERPONTEN



3-23 : LICHTEN VAN STILLIGGENDE VEERPONTEN

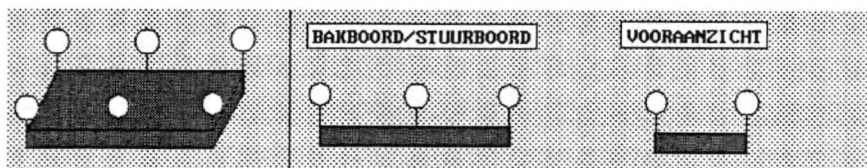
Slechts zijn groen en wit rondom schijnende lichten tonen

3-18 : BIJKOMENDE LICHTEN VAN SCHEPEN DIE ONMAGNOEUVREERBAAR WORDEN



1. Rood rondom schijnend licht in het rond gezwaaid.
2. Van zee komend vaartuig : 2 rode rondom schijnende lichten
Alle andere navigatielichten blijven bovendien van kracht .

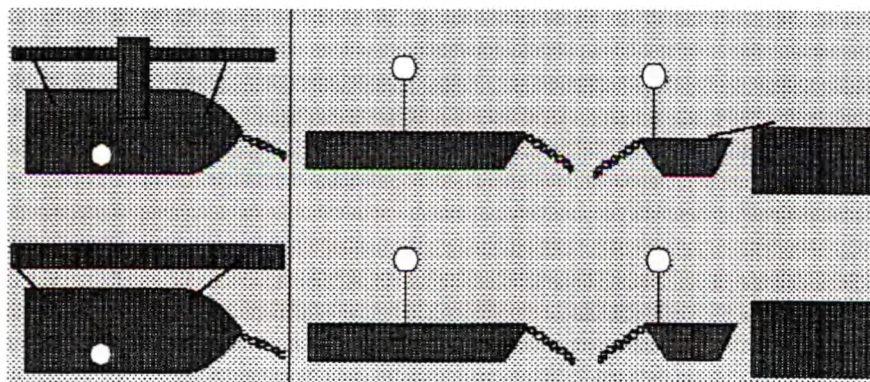
3-19 : LICHTEN VAN VARENDE DRIJVENDE VOORWERPEN EN DRIJVENDE INRICHTINGEN



Witte heldere lichten in voldoende aantal.

VOOR- en ACHTERZICHT ZIJN GELIJK

3-20 : LICHTEN VAN STILLIGGENDE SCHEPEN



Aan de oever gemeerd vaartuig
een gewoon wit rondom schijnend licht

Niet aan de oever gemeerd 2 zulke lichten (voor en achterschip)

Een duwstel: lichten op elk schip.

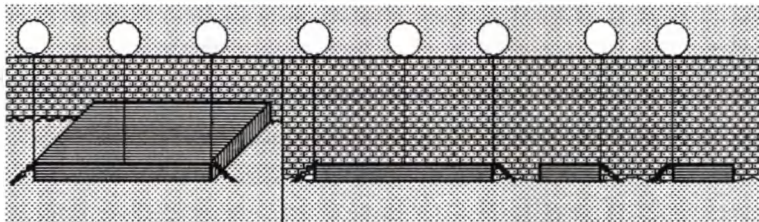
Een klein vaartuig : een wit rondom schijnend licht.

VOOR- en ACHTERZICHT ZIJN GELIJK

3-21 : BIJKOMENDE LICHTEN VAN STILLIGENDE SCHEPEN van GEVAARLIJKE STOFFEN

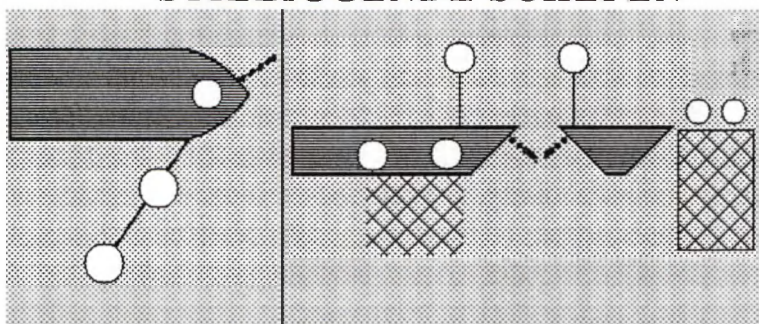
Eén, twee of drie rondom schijnende blauwe lichten

3-25 : LICHTEN VAN DRIJVENDE VOORWERPEN en van STIL- LIGGENDE SCHEPEN



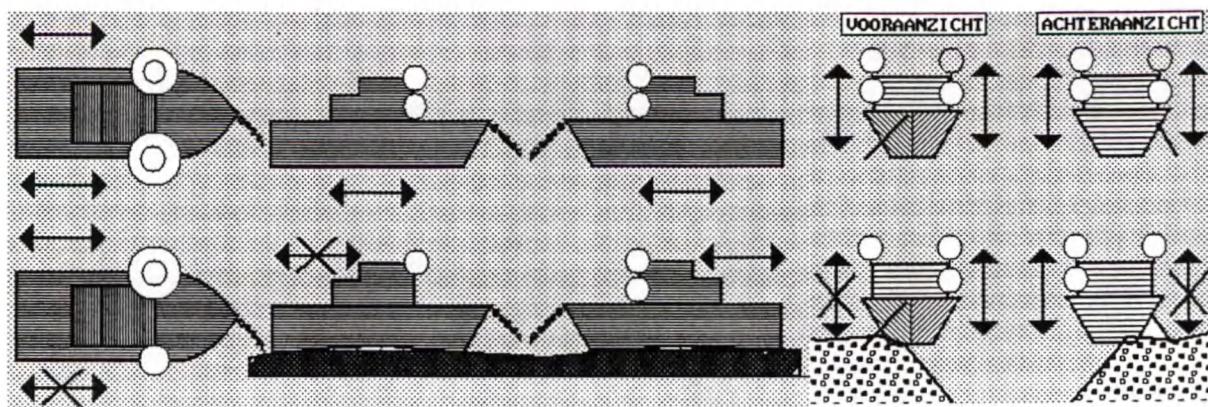
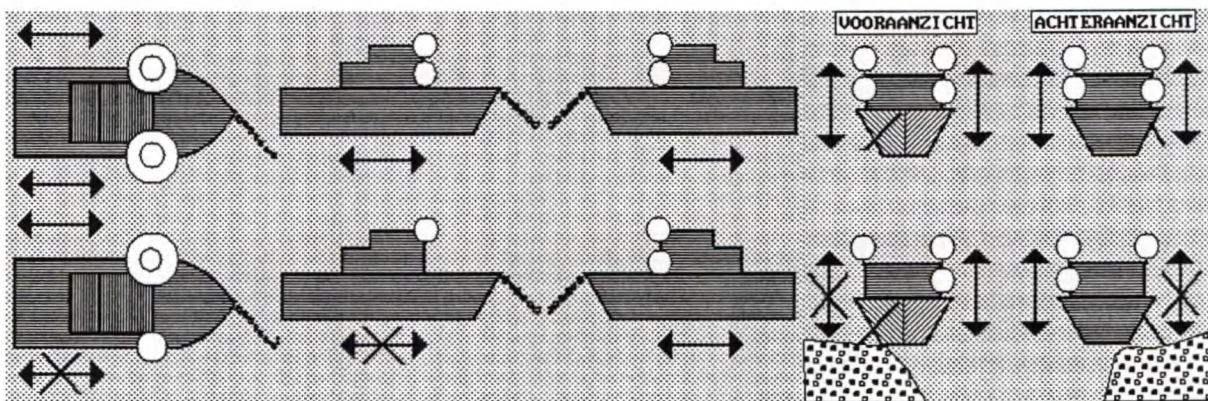
Witte rondom schijnende lichten in voldoende aantal

3-26 : BIJKOMEND LICHT VOOR NETTEN OF UITLEGGERS van STILIGENDE SCHEPEN



Een vaartuig dat op een vaarweg waar stroom loopt, een net of een uitlegger in of in de nabijheid van het vaarwater heeft uitstaan, voert als bijkomend licht: een rondom schijnend wit licht zodanig dat het zijn net of uitlegger aanduidt.

3-27 : IN BEDRIJF ZIJND DRIJVENDE WERKTUIG VASTGEVAREN OF GEZONKEN SCHIP



Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig voert

- twee groene rondom schijnende lichten waar het vaarwater vrij is
- één rood rondom schijnend licht waar het vaarwater niet vrij is.

of :

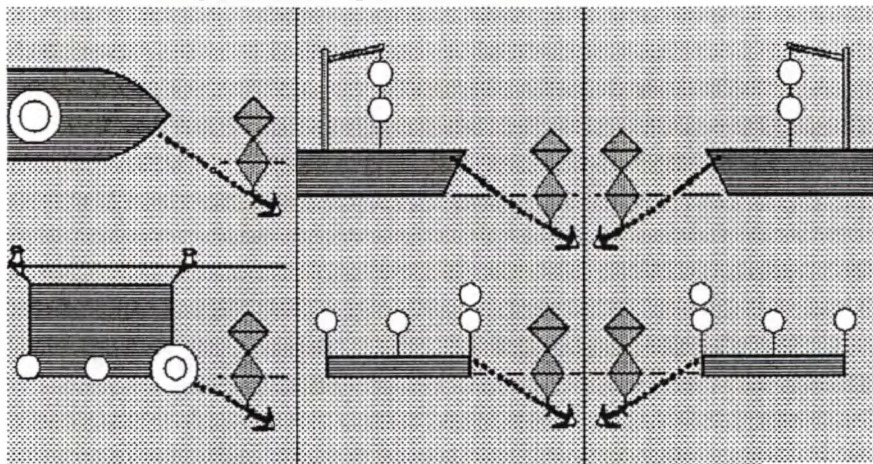
bij bescherming tegen hinderlijke waterbeweging

- één rondom schijnend rood licht met daaronder één rondom schijnend wit licht aan de zijde waar het vaarwater vrij is;
- één rondom schijnend rood licht waar het vaarwater niet vrij is

Een vastgevaren of gezonken vaartuig

voert de lichten tegen hinderlijke waterbeweging. Deze lichtvoering kan ook aangebracht zijn op roeiboten of op een andere doelmatige wijze geplaatste wijze.

3-28 : BIJKOMENDE LICHTEN waarvan de ANKERS GEVAAR KUNNEN OPLEVEREN

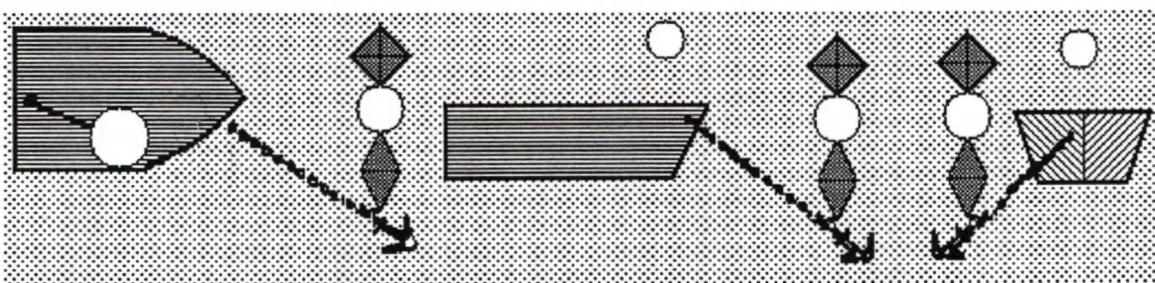


§1 Een schip met gevaarlijk uitstaand anker toont : een tweede wit rondom schijnend licht

§2 Een drijvend voorwerp toont een tweede wit rondom schijnend licht aan de zijde waar dit (deze) anker(s) staan

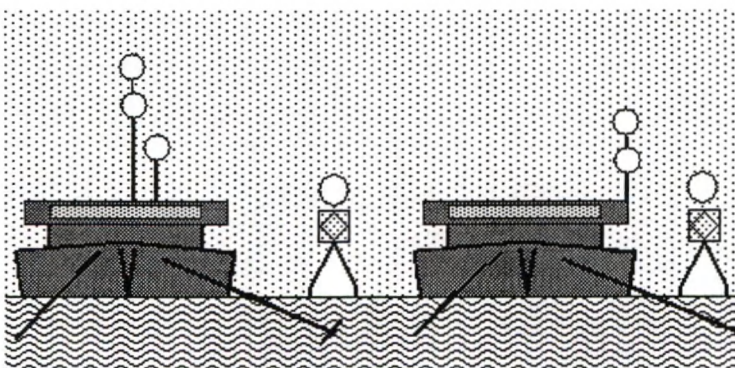
§3 Boven het anker een gele boei voorzien van een radarreflector

Boven § 1 en 2 // onder Art. 25 en 28 § 2 en 3

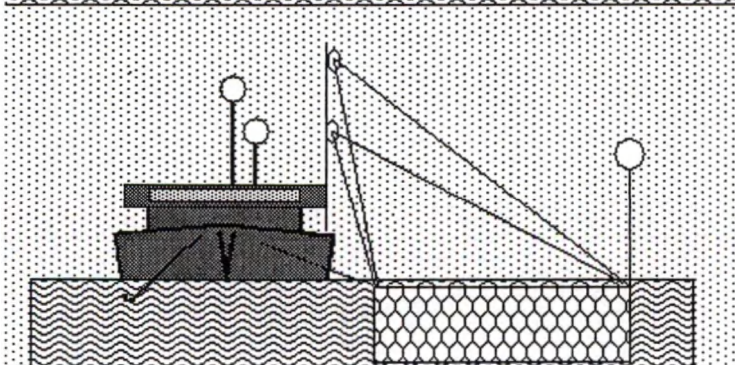


§ 1, 3 en 4 : ANKERS VAN DRIJVENDE VOORWERPEN

§4 Een wit rondom schijnend licht boven de boei van het gevaarlijke anker



Art. 20 en 27



Art. 20 en 26

Afdeling III : DAGTEKENS TIJDENS HET VAREN

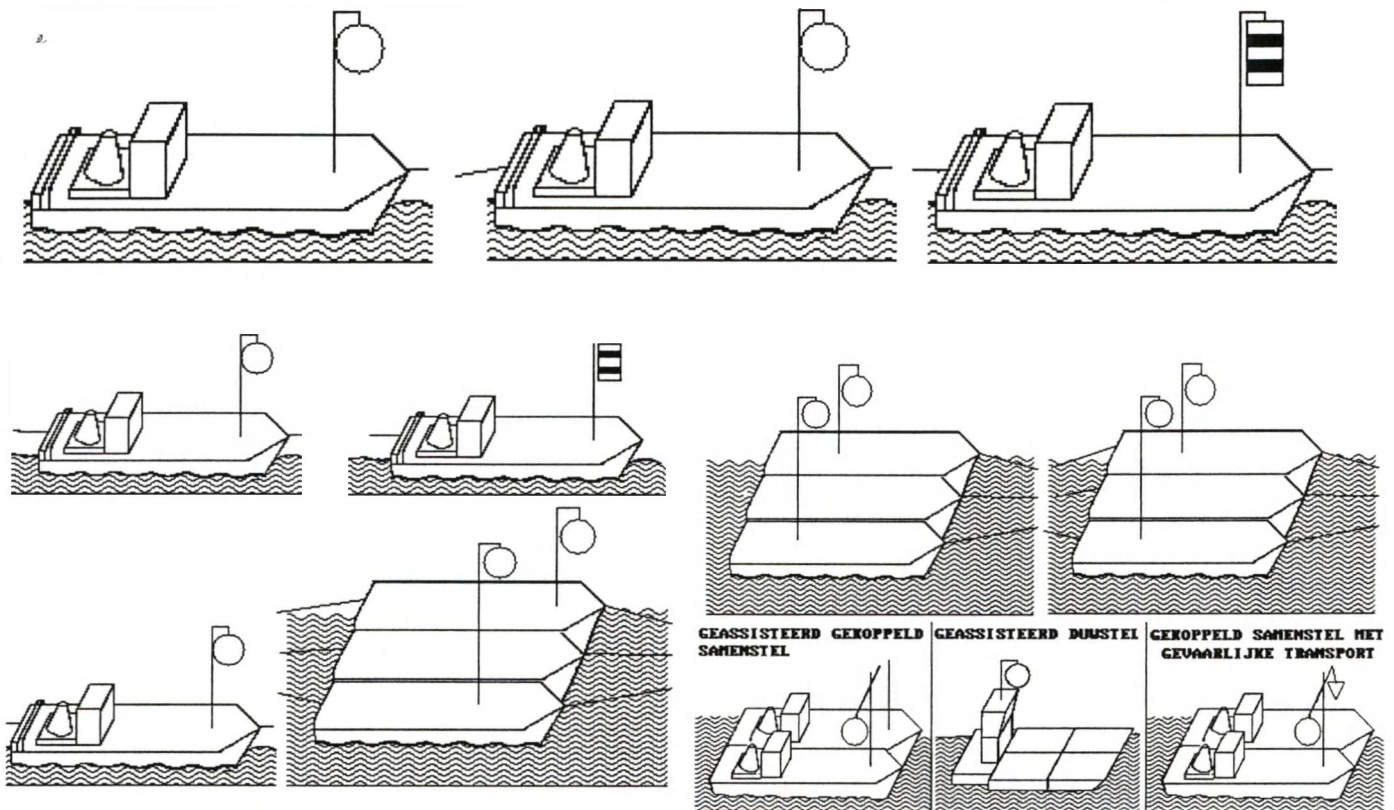
§ IIIA : DAGTEKENS TIJDENS HET VAREN

3.29 : SLEPEN EN MS DIE ASSISTEREN

LAATST GESLEEPT VRIG

TUSSENLIIGGEND VRIG

SLEPER OF ASSISTIEREND



3.30 : ZS ONDER ZEIL EN DRAAIENDE MOTOR

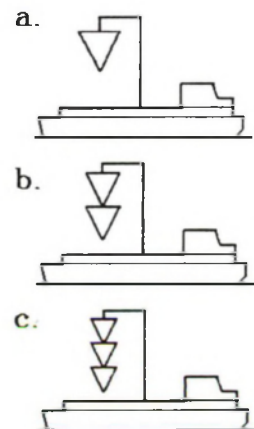
Kegel met de punt naar onder gericht

3.32 : VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

Bijkomend bij de andere navigatie en/of waarschuwingslichten: 1, 2, of 3 blauwe driehoeken met de punt naar onder

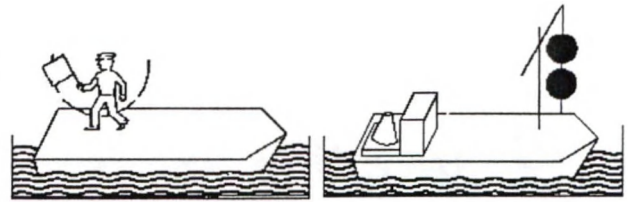
- Tpt van gevaarlijke stoffen : één blauwe kegel met de punt naar onder gericht (3.32/1)
- Tpt van ammoniak en andere zulkdanige producten : (3.32/2) twee blauwe kegels onder elkaar met de punten naar onder gericht.
- Tpt van ontplofbare stoffen : (3.32/3) : drie blauwe kegels onder elkaar met de punten naar onder gericht

Hoe gevaarlijker het getransporteerde goed, hoe meer kegels

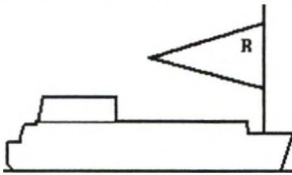


3-35 : BIJKOMENDE DAGMERKEN VAN ONMANOEUVREERBARE SCHEPEN

- Zwaaien met een rode vlag
- 2 zwarte bollen (s' nachts 2 rondom schijnende lichten onder elkaar)



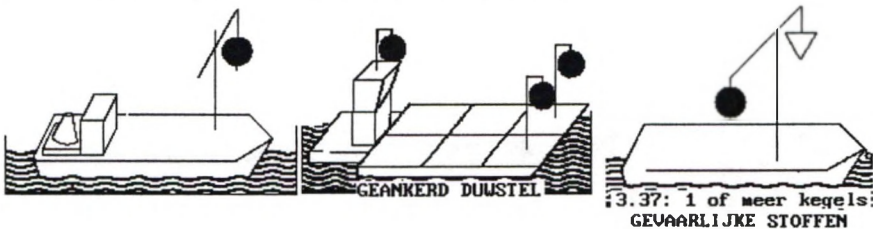
3.36 : SCHEPEN MET RECHT VAN VOORRANG



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

§ IIIA : DAGTEKENS TIJDENS HET STILLIGGEN

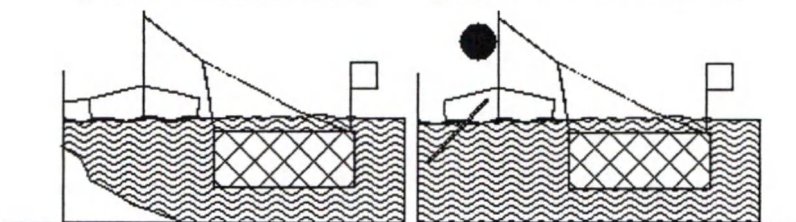
3- 36a : GEANKERDE VAARTUIGEN



Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren tonen bovendien 1, 2 of 3 blauwe kegels met de punt naar onder.

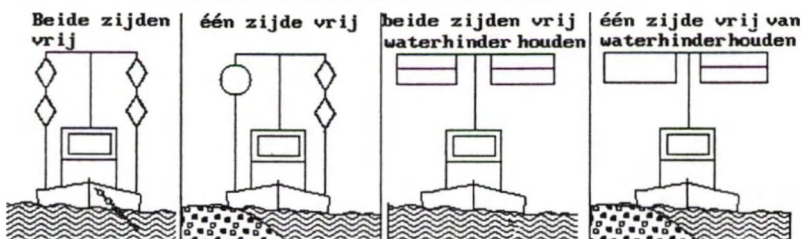
3.40 : BIJKOMENDE TEKENS voor UITSTAANDE NETTEN of UITLEGGERS

gemeerd vissersschip geankerd vissersschip



Gele vlag

3.41 : BEDRIJF ZIJND DRIJVEND WERKTUIG, VASTGEVAREN of GEZONKEN SCHIP



Eén rode bol : vaarwater niet vrij
Twee groene ruiten : vrij vaarwater
Rood bord : geen vrije doorvaart
Rood/wit bord, rood boven : vrije doorvaart plus hinderlijke waterbeweging vermijden

3.42 : GEVAARLIJKE ANKERS

Gele boei met radarreflector

Afdeling IV. BIJZONDERE OPTISCHE TEKENS

3.43 : TEKEN VAN VERBOD VAN TOEGANG AAN BOORD

Rond verbodsteken met rode rand, een rode diagonale balk met in het midden een zwarte figuur van een voetganger.

3.44 : TEKEN VAN HET VERBOD TE ROKEN

Een rond verbodsteken met rode rand, een rode diagonale balk met in het midden een afbeelding van een brandende sigaret.

3.45 : BIJZONDER TEKEN VAN TOEZICHTHOUDENDE AMB- TENAREN

Een blauwgroen schitterlicht, dit geldt tevens voor de brandweerboten

3.45 : NOODTEKENS

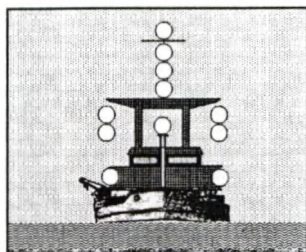
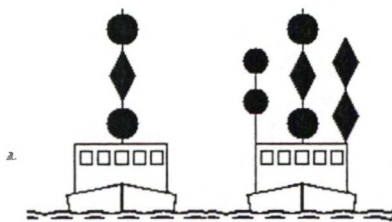
- Een vlag of ander voorwerp (licht) waarmee in het rond wordt gezwaaid.
- Vuurpijlen, lichtkogels, parachutelichten, rookpotten e.d.
- Een vlag met daaronder of daarboven een zwarte bol (Zie het Int. Reglement)

3.47 : VERBOD EVENWIJDIG AAN EEN SCHIP AF TE MEREN

Verbodsteken A.5, aan de onderzijde van dit bord een driehoek waarin de verbodslengte in meters wordt gezet.

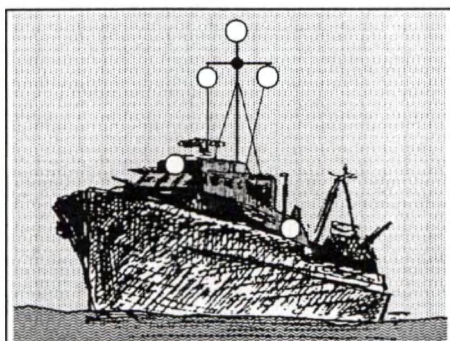
Afdeling V. LICHTEN EN DAGMERKEN VAN BIJZONDERE SCHEPEN

3.50 : BEPERKT MANOEUVREERBAAR SCHIP

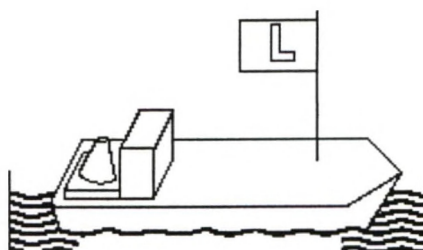


- Dagmerk : Bol/ruit/bol
- 's nachts : rood/wit/rood
- Niet vrij vaarwater : 2 zwarte bollen
- 's nachts : 2 rode lichten
- vrije vaarwater : 2 zwarte ruiten
- 's nachts : 2 groene lichten
- Andere navigatielichten blijven

3.51 : MIJNENVEGERS



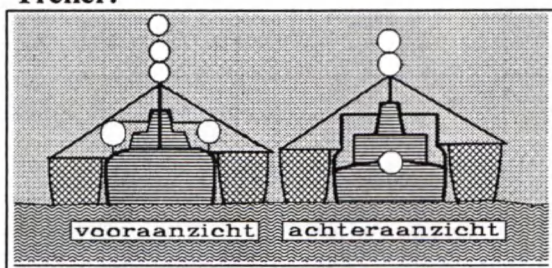
3.52 : LOODSVAARTUIGEN



- LICHTEN : Mijnenveger : 3 groene rondom schijnende lichten
- Loodsvaartuig : 2 rondom schijnende lichten : boven wit, onder rood

3.53 : VISSERSVAARTUIGEN

Treiler:

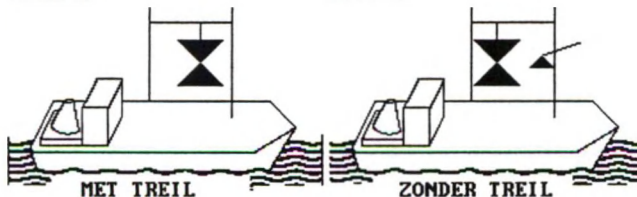


2 rondom schijnende lichten, het bovenste groen het onderste wit, + : zijdelichten, heklicht en het toplicht (niet het geval bij het Int. en het Scheldereglement).



3.53/1

3.53/2

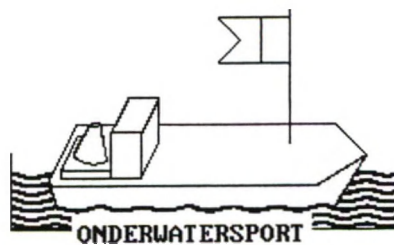


Niet treiler

Een rood rondom schijnend licht boven een wit rondom schijnend licht

3.54 : DUIKERS

Seinvlag 'A' van het internationale seinboek (wit aan de stok), Geen lichten voorzien



V. GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

2. REGELS

4.01 Algemene bepalingen

4.02 Geven van geluidsseinen :

Een groot schip : de seinen verder samengevat

Een klein schip : attentiesein, ik kan niet manoeuvreren, noodsein

4.03 Verboden geluidsseinen

4.04 'Blijf Weg sein'

T.g.v. vrijkomen gevaarlijke stoffen : kort-lang, kort-lang, enz.

4.05 Schepen die het 'Blijf Weg sein horen

Zich zo snel mogelijk verwijderen, + 500 meter

Het schip volledig afsluiten en vuren doven

2. SAMENVATTING VAN DE GELUIDSSEINEN

Zie ook hoofdstuk VI

TIJDSDUUR

- korte stoot : 1"
- lange stoot : 4"-6"
- tussentijd : 1"
- reeks zeer korte stoten : minimum 6 stoten van elk 1/4" met 1/4" tussentijd
- reeks klokslagen : 4"

ALGEMENE SEINEN

- 1 lange stoot : attentiesein (van belang voor kleine schepen)
- 1 korte stoot : ik ga naar SB
- 2 korte stoten : ik ga naar BB
- 3 korte stoten : ik sla achteruit
- 4 korte stoten : ik kan niet manoeuvreren (van belang voor kl. schepen)
- reeks zeer korte stoten : gevaar voor aanvaring (van belang voor kl. schepen)
- herhaalde lange stoten : noodsein (van belang voor kl. schepen)
- reeksen klokslagen : noodsein
- 1 lange & 1 korte stoot : Blijf-weg sein (ononderbroken min. 15') (I.4.05)

SEINEN BIJ ONTMOETINGEN

Voornemen bakboord/bakboord te ontmoeten (6.04)

- Opvaart - 1 korte stoot : Ik wil BB/BB voorbijvaren
- Afvaart - 1 korte stoot : ik wil BB/BB voorbijvaren
- Afvaart - 2 korte stoten : neen u moet SB/SB voorbijvaren
- Opvaart - 2 korte stoten : ik zal SB/SB voorbijvaren

Voornemen stuurboord/stuurboord voorbij te varen (6.04)

- Opvaart - 2 korte stoten : Ik wil BB/BB voorbijvaren
- Afvaart - 2 korte stoten : ik wil BB/BB voorbijvaren
- Afvaart - 1 korte stoot : neen u moet SB/SB voorbijvaren
- Opvaart - 1 korte stoot : ik zal SB/SB voorbijvaren

SEINEN BIJ VOORBIJLOPEN

Voornemen tot voorbijlopen aan BB van het opgelopen vaartuig (6.10)

Oploper	- 2 lange + 2 korte stoten	: ik wil aan BB voorbijlopen
Opgelopen		bij akkoord normaal geen antwoord
	- 2 korte stoten	: neen u moet aan SB voorbijlopen
Oploper	- 1 korte stoot	: ik zal u aan SB voorbijlopen
	- 2 lange & 1 korte stoot	: ik wil u aan SB voorbijlopen
Opgelopen		: bij akkoord geen sein
	- 1 korte stoot	: neen u moet mij aan BB voorbijlopen
Oploper	- 2 korte stoten	: ik zal u aan BB voorbijlopen
Opgelopen	- 5 korte stoten	: u kunt mij NIET voorbijlopen

SEINEN BIJ HET KEREN (6.13/2)

1 lange gevolgd door 1 korte stoot	: ik ga over stuurboord keren
1 lange gevolgd door 2 korte stoten	: ik ga over bakboord keren

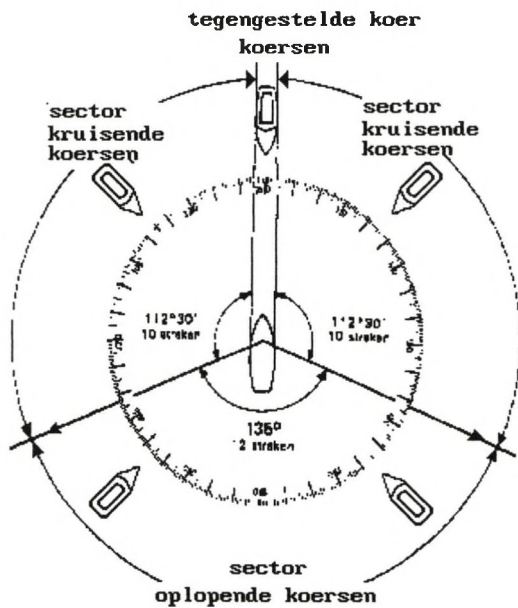
SEINEN BIJ IN- en UITVAREN van HAVENS en NEVENVAARWATEREN (6.16)

3 lange gevolgd door 1 korte stoot	: ik ga stuurboord uit
3 lange gevolgd door 2 korte stoten	: ik ga bakboord uit
3 lange stoten	: ik ga oversteken

VI. VAARREGELS

Afdeling I : ALGEMENE BEPALINGEN

6.01 BEGRIPSBEPALINGEN



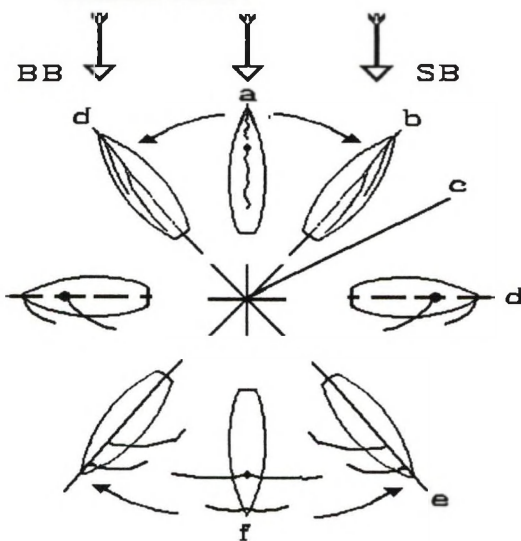
TEGGENGESTELDE KOERS : het elkaar naderen van twee schepen op koersen die recht of vrijwel recht aan elkaar tegengesteld zijn. (voorbijvaren)

OPLOPEN : of voorbijlopen het naderen door een schip van een ander uit een richting van meer dan $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars van dat schip (het naderen in de sector van het heklicht)

KOERS KRUISEN : De koers van bijna tegengesteld tot $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars, het dekt bijna de sector der boordlichten.

Bij twijfel neemt men aan dat deze situaties bestaat

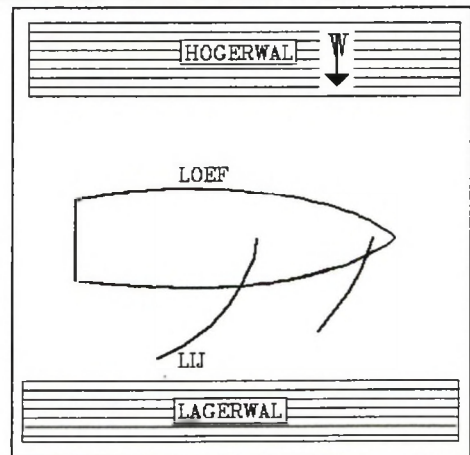
ZEILBOTEN



en

LAGER- en HOGERWAL

- In de wind (zeilboot kan niet zeilen)
- aandewindse koers
- halverwindse koers (zeilen staan half gevierd of naar buiten)
- ruimewind en koers



- voordewindse koers (zeilen staan dwars op schip)

Afdeling II : VOORBIJVAREN - OPLOPEN - KOERS KRUISEN

6.03 : KOERS KRUISEN

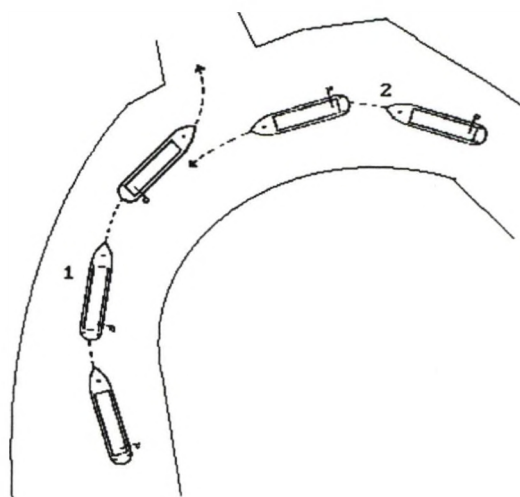
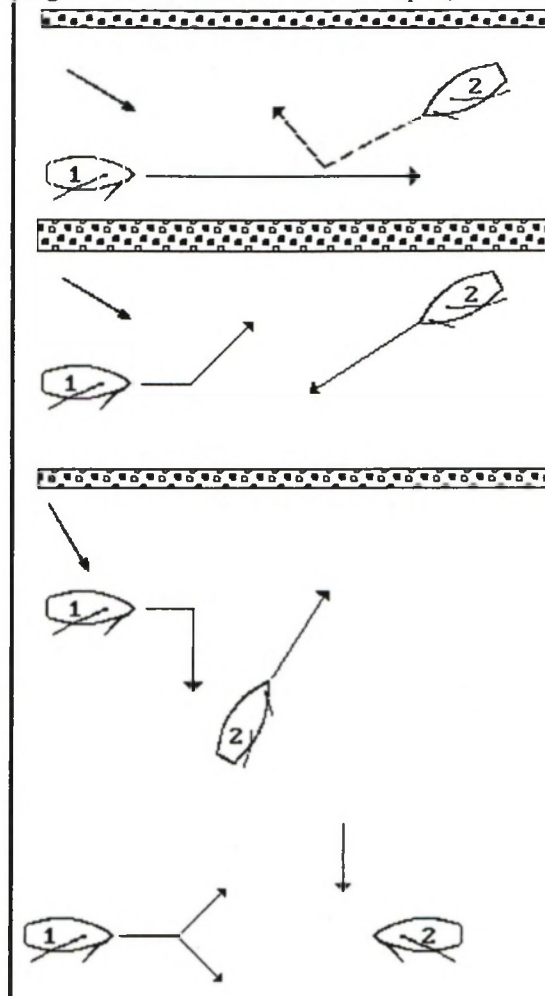
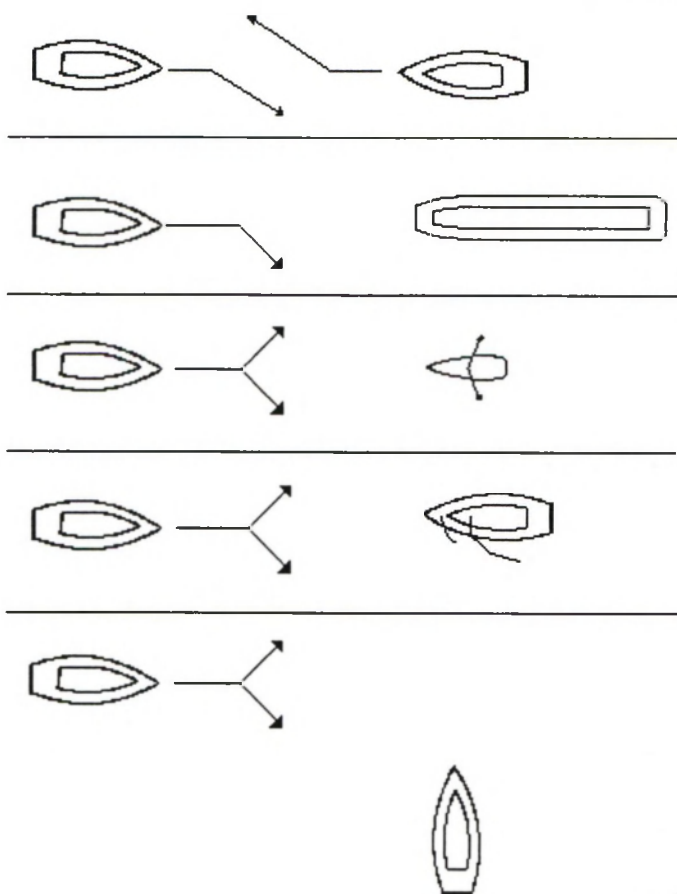
BASISPRINCIEPEN :

- Groot gaat voor klein
- Hoofdvaarwater gaat voor nevenaarwater
- SBwal gaat voor

- ④ Zeilschip gaat voor mankracht en motorschip
- ⑤ Motorschip t.o.v. motorschip : voorrang van stuurboord
- ⑥ Zeilschip t.o.v. zeilschip : SBzeil wijkt voor BBzeil (uitgezonderd SBwal houdende schepen)

6.04 : NADEREN OP TEGENGESTELDE KOERSEN

- Motorschip/motorschip : Beiden wijken naar stuurboord
- Klein/groot : Klein wijkt naar stuurboord
- Zeilschip/klein motorschip : Klein motorschip wijkt voor zeilschip
- Zeilschip/zeilschip : Stuurboord wijkt voor bakboord (zeilstand, uitgezonderd SBwal houdend schip))
- Loef wijkt voor lij (uitgezonderd SBwal houdende schepen)

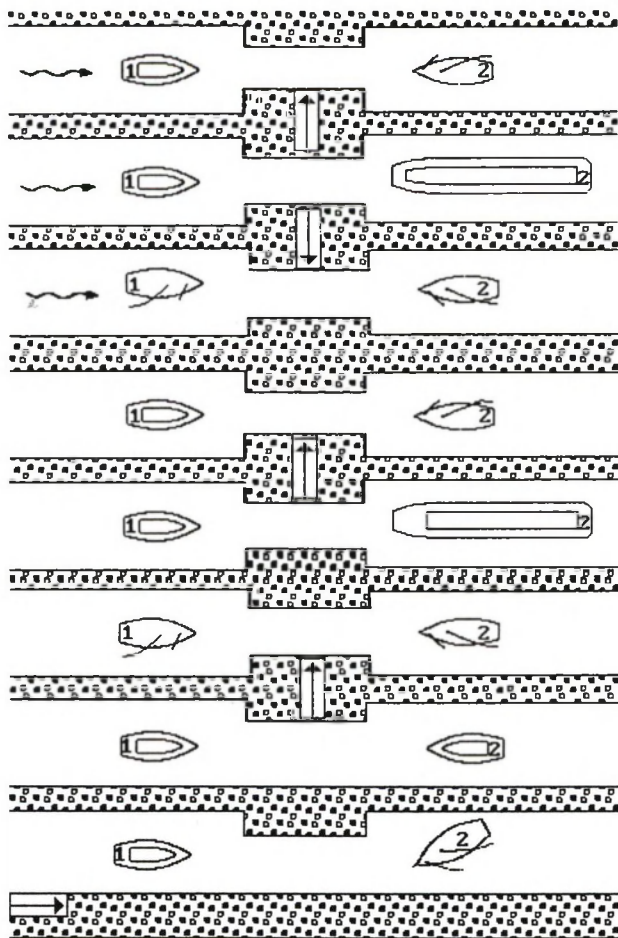


6.04a Een groot schip dat zich aan BB begeeft om aan te leggen, een sluis of een haven in te varen, en tegengliggers aan SB wenst voorbij te varen, doet dit door het geven van 2 korte stoten en het tonen van een blauw bord met witte rand en een flikkerlicht aan zijn SBzijde getoond worden.

Het tegemoet varend vaartuig toont dan op zijn beurt een blauw bord en een flikkerlicht

Kan dit niet veilig geschieden geeft dit laatste een reeks zeer korte stoten zonder bord en flikkerlicht te tonen.

6.07 : TEGENGESTELD IN EEN ENGTE MET STROOM



Met stroom mee heeft altijd voorrang

Een bezeild zeilschip stopt dan voor een motorschip

Een groot schip stopt dan voor een klein motorschip

Een over bakboord liggend zeilschip stopt dan voor een over stuurboord liggend zeilschip

Zonder stroom

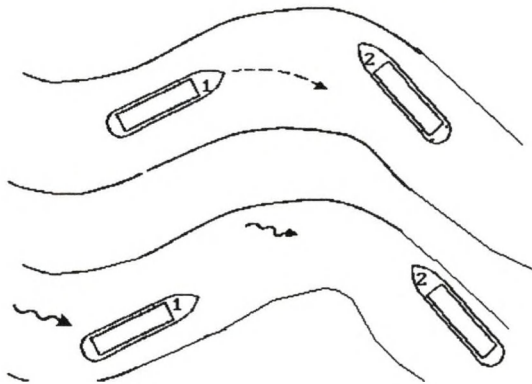
Motorschip geeft voorrang aan bezeild zeilschip

Klein vaartuig (MS of ZS) stopt voor groot vaartuig (+20m)

Bakboord heeft voorrang op stuurboord

Motorschip dat de stuurboordwal vrij van obstakel heeft, heeft voorrang.

Motorschip heeft voorrang op niet bezeild zeilschip; bovendien is het motorschip vrij van obstakel aan zijn stuurboordzijde.



VOORBIJSTEKEN IN SMALLE BOCHT

Indien er geen stroom staat heeft het schip in de buitenbocht voorrang op het andere schip

Indien er stroom staat heeft het schip dat met stroom mee vaart voorrang, ook in een binnenbocht

6.09 : VOORBIJLOPEN : BASISREGEL

Moet zonder gevaar kunnen geschieden

Het opgelopen schip moet medewerking verlenen

Dit geldt niet voor een klein schip tegen groot schip.



6.10 : GEDRAG EN SEINEN DER SCHEPEN

- Bij voorkeur oplopen langs de BBzijde van het opgelopen vaartuig.

- Een klein zeilschip loopt aan loef van een ander zeilschip voorbij.

- Een klein motorschip geeft plaats aan loef aan het oplopende zeilschip.

- Geluidsseinen : Voorbijlopen aan BB : 2 lange en 2 korte stoten

Antwoordsein : 1 korte stoot (ik ga naar SB)

Voorbijlopen aan SB : 2 lange en 1 korte stoot

Antwoordsein : 2 korte stoten (ik ga naar BB)

- Het opgelopen schip geeft 5 korte stoten indien voorbijsteken niet kan.

6.11 : VERBOD TOT VOORBIJLOPEN

- Verbodsteken : A.2 (wit bord, rood omrand en doorstreept, 2 zwarte richtingspijlen)
A.3 (wit bord, rood omrand en doorstreept, 2 zwarte dubbele richtingspijlen)

Afdeling III : ANDERE VAARREGELS

6.12 : VAREN IN VAKKEN

Vaartekens B1 - B2- B3 -B4 : Wit bord, rood omrand, één volle pijl, indien 2 pijlen, één onderbroken pijl

6.13 : 2. KEREN

- Indien er geen hinder bestaat voor de andere scheepvaart
Niet van toepassing voor een klein schip.
- Aankondiging : 1 lange stoot gevolgd door 1 korte (SB) of 2 korte (BB) stoten
Seinen niet van toepassing voor kleine schepen

6.14 : GEDRAG BIJ VERTREK

- 1 korte stoot bij vertrek naar SB
- 2 korte stoten bij vertrek naar BB

6.16 : IN- en UITVAREN VAN HAVENS en NEVENVAARWATERS OVERSTEKEN HOOFDVAARWATER

- Dit kan slechts geschieden als het in- en uitvaren van havens e.a. veilig kan geschieden.
- SEINEN : 3 lange stoten : ik wens over te steken
3 lange stoten + 1 of 2 korte stoten : ik wens in te varen naar SB of BB
- Niet van toepassing tussen een klein en een groot schip

6.17 - 6.20 TE WETEN

- 6.17** : Men mag niet op gelijke hoogte blijven varen indien dit mogelijk onveilig blijkt
- 3.19** : Men mag zich niet op stroom laten meedrijven
- 3.20** : Verbod van hinderlijke waterbeweging t.h.v. afgemeerde vaartuigen, havenmond, plaatsen aangeduid door teken A.9 (wit bord, rood omrand en doorstreept, zwarte golftekening)

Afdeling IV : VEERPONTEN

6.23 : Vaarregels voor veerponten

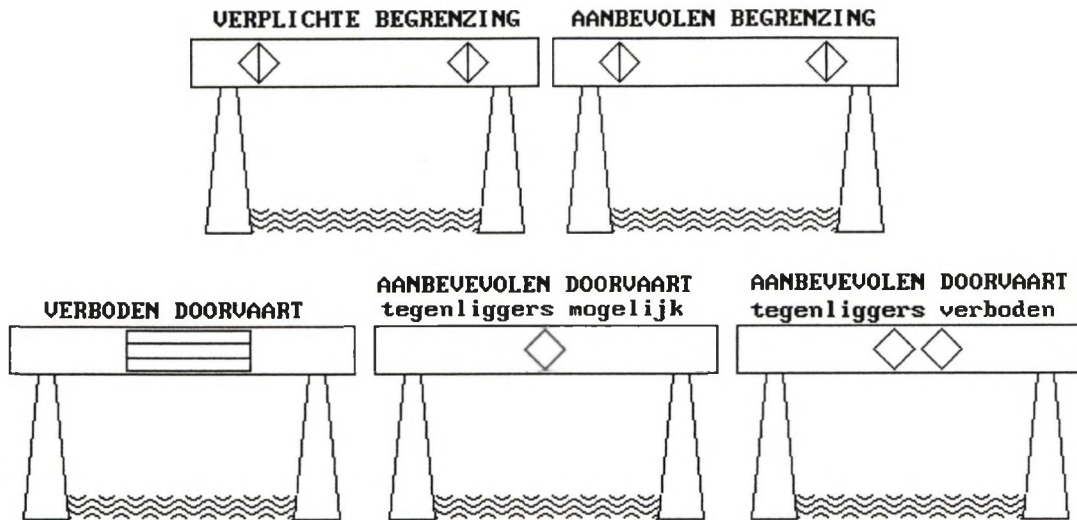
Een klein schip heeft geen voorrang op een veerpont

Afdeling V : DOORVAREN van BRUGGEN, STUWEN, SLUIZEN

6.24 : ALGEMEEN

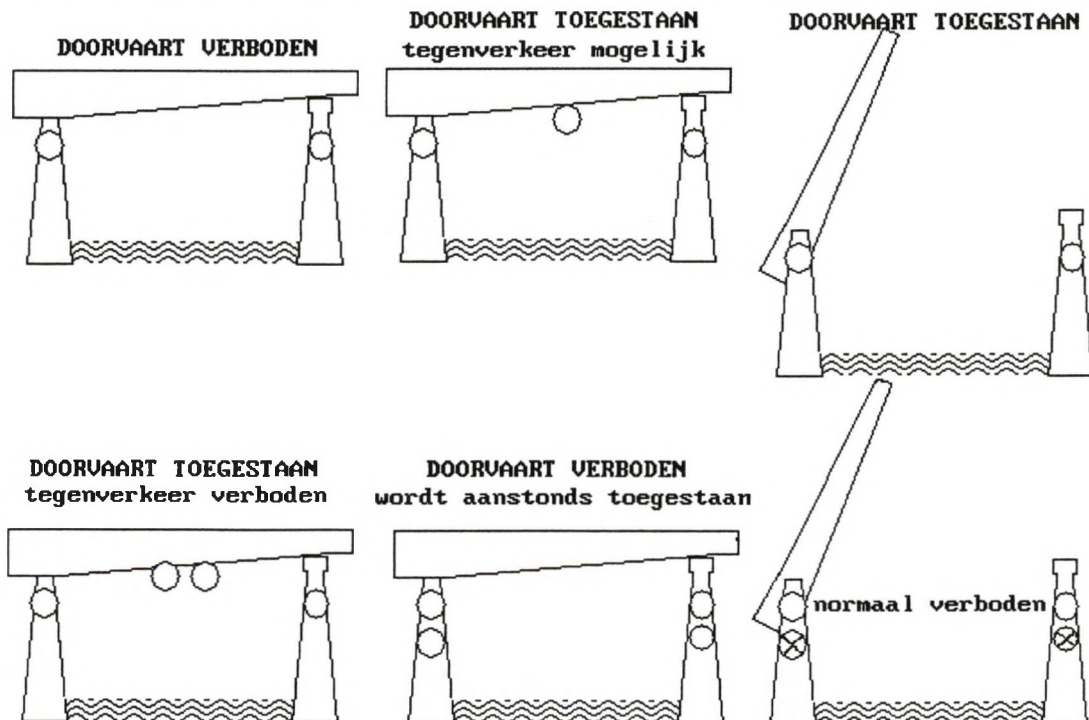
- Deze kunnen soms beschouwd worden als het doorvaren van engten
- Vaarteken A.10 verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen
- Vaarteken D.2 aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen

6.25 : DOORVAREN van VASTE BRUGGEN



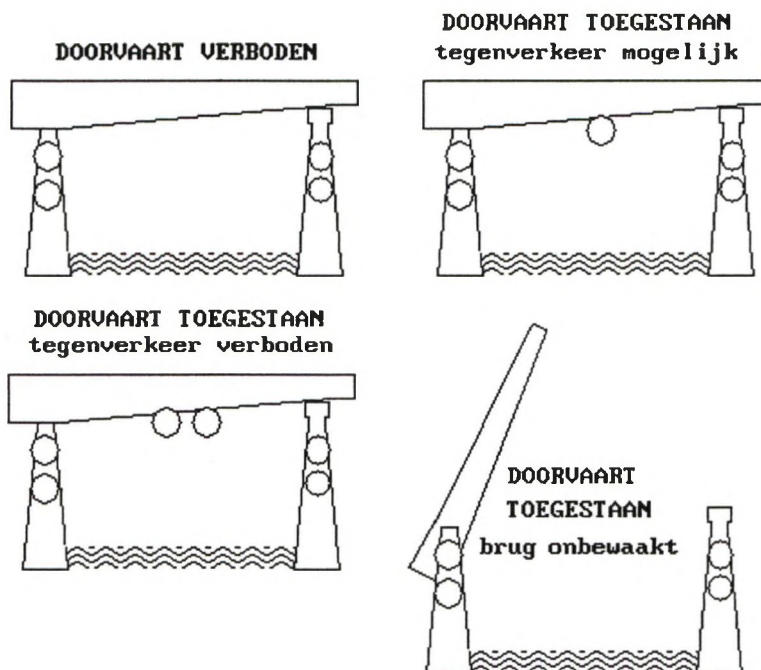
- Vaartekens A.10 en D.2 : *verplichte en aanbevolen begrenzing*
- Vaarteken A.1 : *verboden doorvaart*
- Vaarteken D.1a : *doorvaart tegenverkeer toegelaten of 1 geel licht*
- Vaarteken D.1b : *doorvaart tegenverkeer niet toegelaten of 2 gele lichten*

6.26 : DOORVAREN VAN BEWEEGBARE BRUGGEN

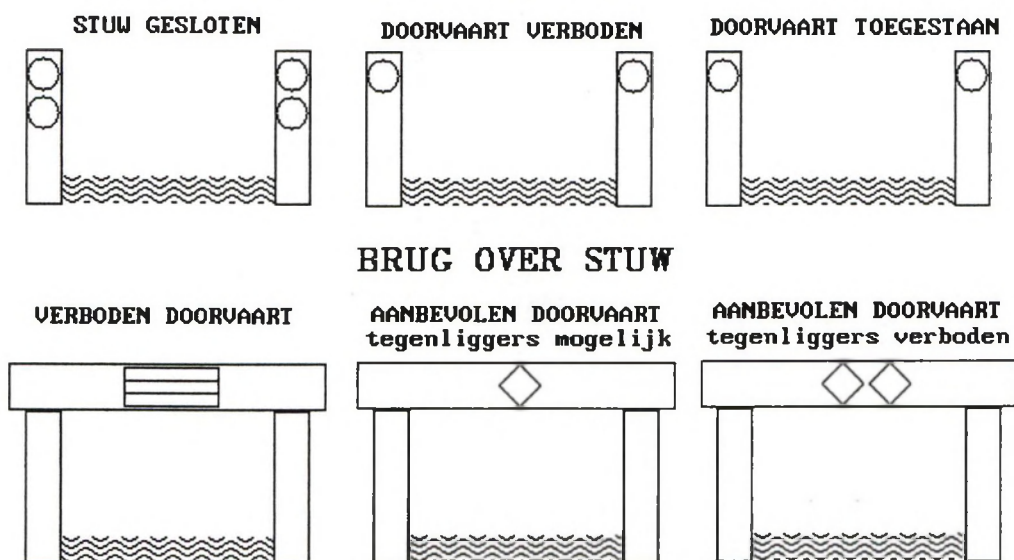


- Snelheid matigen
- Oplopen verboden tenzij met toelating
- Sein tot vraag om de brug te openen (1 lang - 1 kort - 1 lang)

BRUGGEN BUITEN BEDRIJF



6.27 : DOORVAART van STUWEN



6.28 en 28a : DOORVAART van SLUIZEN

- Snelheid minderen voor de sluis en bij het binnenvaren ervan
- Zo nodig uitluisteren op VHF (marifoon)
- Ieder zijn beurt afwachten, beroepsvaart heeft voorrang
- Onzinkbare stootkussens gebruiken (geen autobanden)
- Motor afleggen eens in de sluis afgemeerd
- Afstand houden van andere (vooral grotere schepen : schroefwater)

Verklaring van gebruikte lichten bij bruggen, stuwen en sluisen

In- en uitvaart gesloten : rode lichten

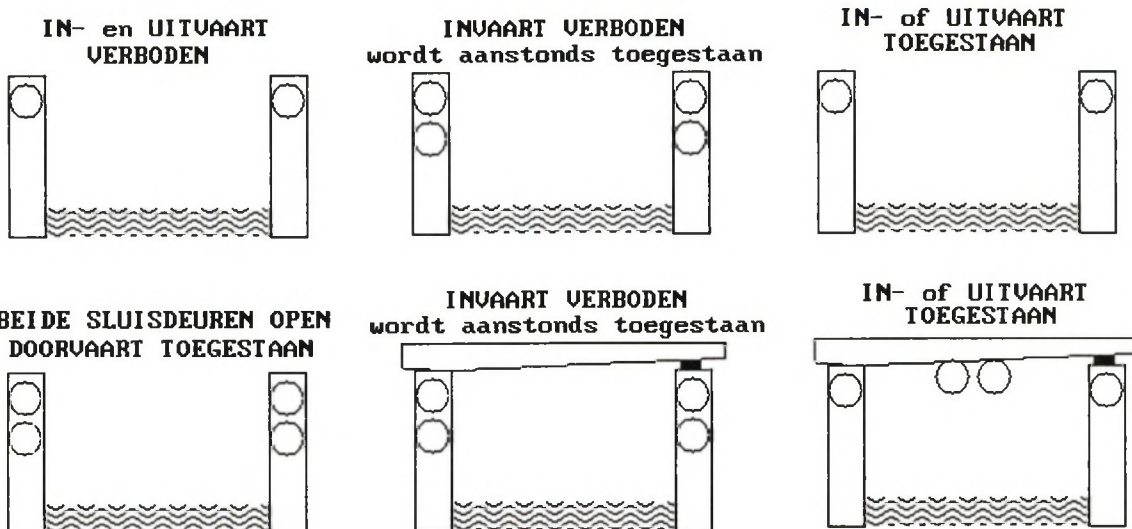
Invaart verboden wordt aanstonds toegestaan : bovenste lichten rood, onderste lichten groen

In- of uitvaart toegestaan : groene lichten

Beide sluisdeuren open : groene lichten

Invaart verboden wordt aanstonds toegestaan : bovenste licht rood, onderste licht groen

Invaart- of uitvaart sluis en doorvaart gesloten brug toegestaan : links en rechts zijn rode lichten, beide lichten onder de brug zijn gele lichten.



Afdeling VI : SLECHT ZICHT

6.30 : ALGEMENE BEPALINGEN VOOR HET VAREN BIJ SLECHT ZICHT

- Snelheid minderen - zo nodig stoppen
- Stuurboordwal houden
- Uitkijk : horen - zien - stilte
- Uitluisteren op VHF

(6.31 -- 6.33) : GELUIDSSEINEN

Seinen tijdens het stilliggen (6.31)

Reeks klokslagen : schip, duwstel, samenstel
 1 korte, 1 lange & 1 korte stoot : schip dat rechtstreeks van zee komt of naar zee gaat

Op radar varende schepen (6.32)

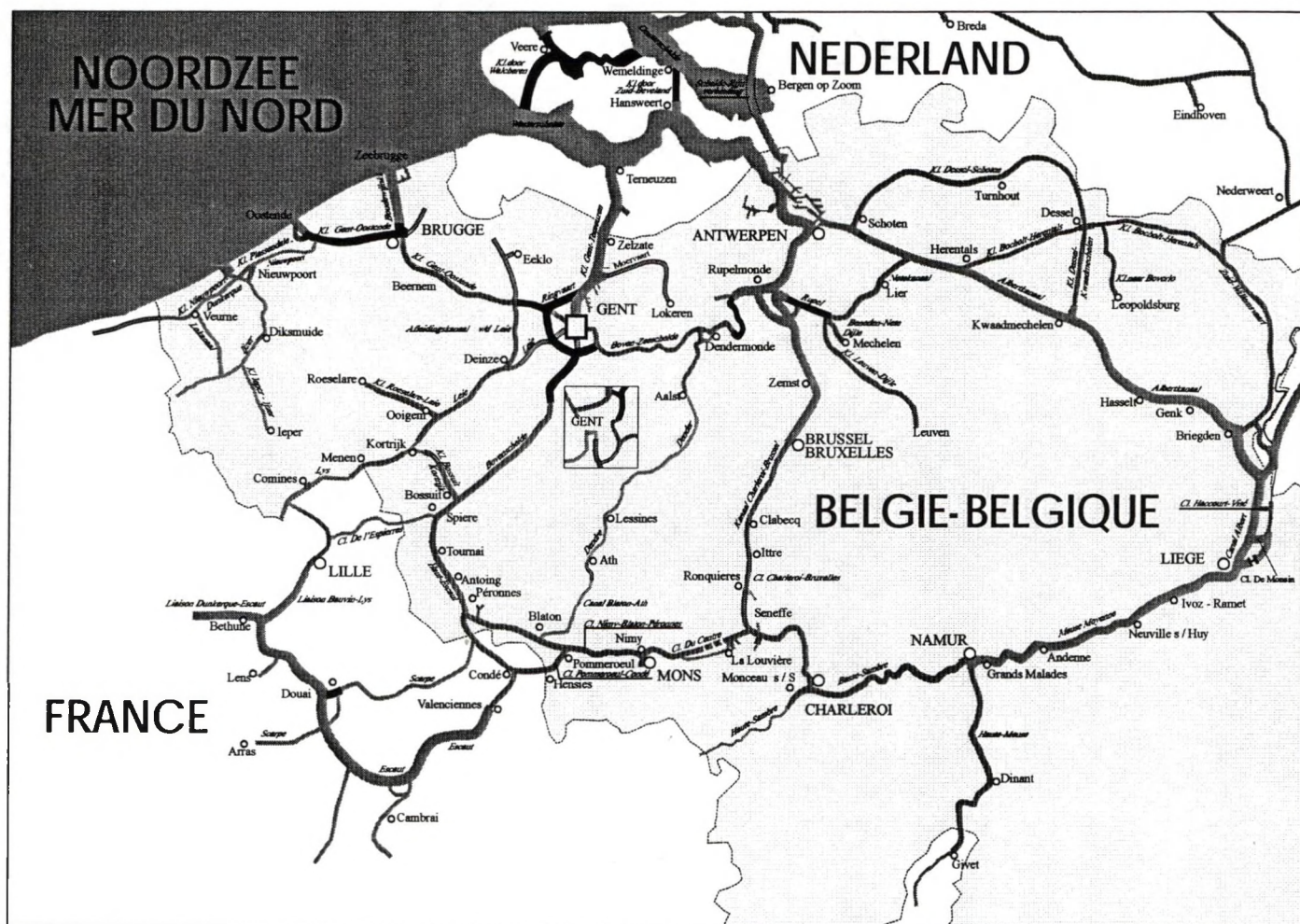
1 lange stoot : varend schip of samenstel
 1 lange stoot & 4 korte stoten : varende veerpont

Zonder radar varende schepen (6.33)

1 lange stoot : varend schip of samenstel lange stoot & 4 korte stoten : varende veerpont

VADEMECUM VAN DE PLEZIERVAART IN BELGIE

OVERZICHT VAN DE BELANGRIJKSTE REGLEMENTEN



Beste pleziervaarder,

U bent een van de velen die een boeiende hobby hebt gekozen. Varen heeft talloze mogelijkheden: de ene houdt het bij rustig dobberen in de vrije natuur, de andere beoefent waterski of haalt snelheid uit zijn jetboot. Weer anderen doen aan plankzeilen of varen in wedstrijdverband.

Deze brochure is voor u samengesteld. Ze biedt een overzicht van de soms wel ingewikkelde reglementen en voorschriften die een pleziervaarder moet naleven om veilig en zonder hinder voor de andere waterweggebruikers zijn hobby te beoefenen.

Door de regionalisatie van België zijn zowel de federale overheid als de gewesten, elk op hun terrein, bevoegd voor de binnenvaart. Deze brochure poogt u wegwijs te maken in de verschillende reglementeringen.

De voorlopers van deze brochure waren een aantal folders die elk een bepaald onderwerp behandelden. De grote vraag bewees dat de pleziervaarder wel degelijk geïnteresseerd is om de wettelijke voorschriften te kennen. Omwille van de belangstelling voor een meer volledig overzicht werd het geheel van folders gegroepeerd tot één enkele brochure.

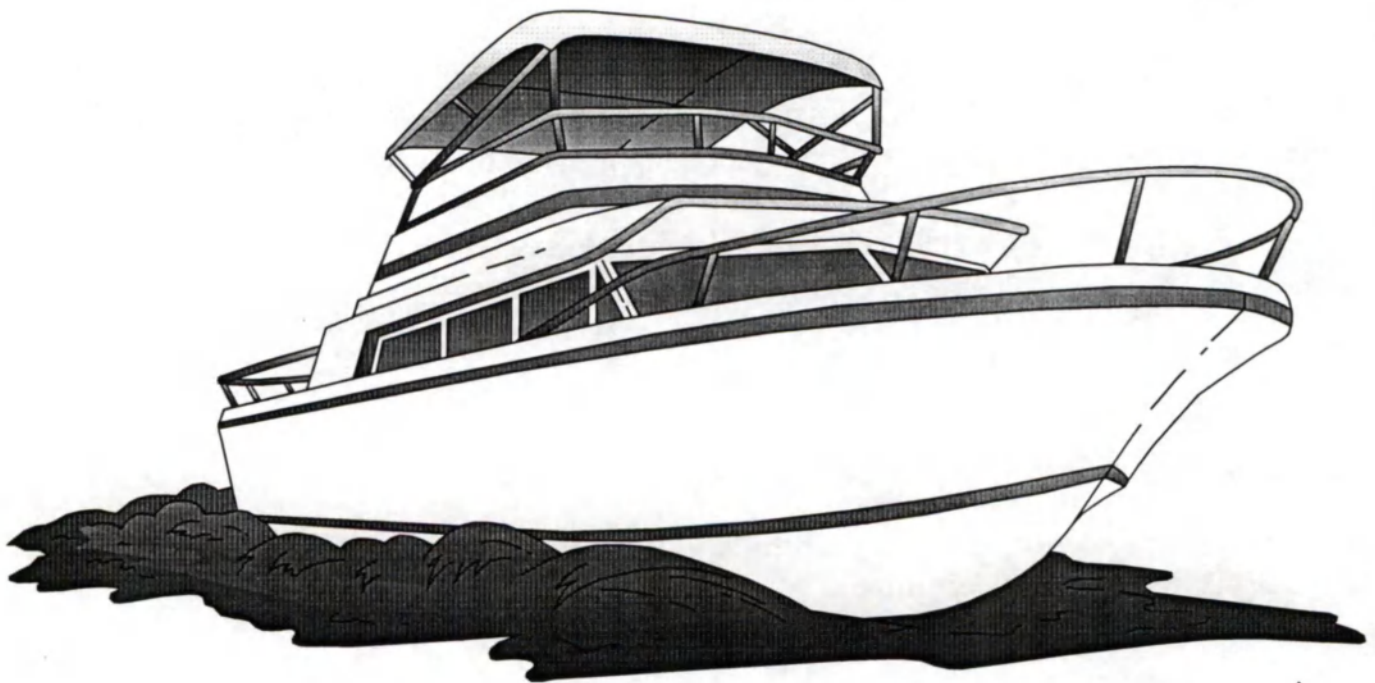
Hebt u nog vragen of suggesties voor verbetering en aanvulling, geeft ons gerust een seintje (1). In een volgende druk kan dan rekening worden gehouden met uw opmerkingen.

Ik wens u alvast veel nuttig leesgenot en een aangenaam en veilig verblijf op onze scheepvaartwegen.

Michel Joseph
Directeur-generaal van het Bestuur van Maritieme Zaken en
Scheepvaart.

Inhoud

	blz
1. Wat heb ik nodig om te mogen varen? – algemeen overzicht	5
2. Algemene inleiding	6
3. Immatriculatieplaat voor plezierboten	7
4. Snelheid	8
5. Besturen van een plezierboot op de scheepvaartwegen	9
6. Waterwegenvignet	11
7. Meetbrief voor binnenvaartuigen	12
8. Belasting inverkeerstelling	12
9. Vlaggenbrief en Registratie	13
10. Certificaat van deugdelijkheid	14
11. CE-verklaring	14
12. Documentatie	15
13. Adressen	17



1. Wat heb ik nodig om te mogen varen?

Het antwoord hierop is afhankelijk van:

- het type en de karakteristieken van het vaartuig en bijzondere omstandigheden;
- het vaargebied.

De tabel hieronder geeft een overzicht van documenten, certificaten, enz die van toepassing zijn op de pleziervaart. Deze tabel dient samen te worden gelezen met de uitleg die verder in de brochure wordt verschaft.



	INDIEN	VAARGEBIED					UITZON- DE- RINGEN	Meer uitleg: zie nr	
		Territoriale zee Havens van de kust	Vlaams gewest			Brussels hoofdstedelijk gewest			Waals gewest
			Beneden Zeeschelde Haven van Gent Gent-Terneuzen Zeebrugge-Brugge Oostende-Brugge	Overige scheepvaartwegen					
VAARTUIG	IMMATRICULATIE- PLAAT	NEEN	JA	JA	JA	JA	- Zeilplank - Opblaasbaar bootje zonder motor - Vlot	3	
	MEETBRIEF BINNENVAART	lengte \geq 15 m	NEEN	JA	JA	JA		7	
	WATERWEGEN- VIGNET	lengte > 6 m OF snelheid > normaal toegelaten snelheid	NEEN	JA	JA	NEEN	NEEN		6
	SNELHEIDS- NUMMER	Snelheid > normaal toegelaten snelheid	NEEN	JA	JA	JA	JA		4
	VLAGGENBRIEF EN REGISTRATIE	2,5 m \leq lengte \leq 24 m	JA	JA	NEEN	NEEN	NEEN	hengelen op zee op commerciële basis	9
	CERTIFICAAT VAN DEUGDELIJKHEID	commerciële vlaggenbrief	JA	JA	NEEN	NEEN	NEEN		10
	CE-VERKLARING	2,5 m \leq lengte \leq 24 m EN In de vaart gebracht na 16 juni 1998	JA	JA	JA	JA	JA		11
	BELASTING INVER- KEERSTELLING	lengte > 7,5 m	JA	JA	NEEN	NEEN	NEEN		8
BESTUURDER	STUURBREVET	lengte \geq 15 m OF snelheid > 20 km/h	NEEN	JA	JA	JA	JA		5

2. Algemene inleiding

SCHEEPVAARTWEGEN

Het Belgische scheepvaartwegennet is 1.532 km lang. Het kan globaal worden ingedeeld als volgt:

Drie grote Noord-Zuid-assen die de industriegebieden met de havens verbinden:

- de as Antwerpen-Liège, via het Albertkanaal;
- de as Antwerpen-Brussel-Charleroi, via de Zeeschelde, het Zeekanaal en het kanaal Brussel-Charleroi;
- en de as Antwerpen-Gent-Borinage, via de Schelde en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;

en twee grote Oost-West-assen:

- de noordelijke, die de havens van de kust, Gent en Antwerpen met de haven van Liège verbindt;
- en de zuidelijke, die Dunkerque met Liège verbindt via Lille, Mons en Namur en op Belgisch grondgebied gevormd wordt door het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het Centrumkanaal, de Samber en de Maas.

Een kaart in kleur van het Belgische scheepvaartwegennet, opgemaakt door het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, geplastificeerd, formaat 80 x 120 cm, op schaal 1/250 000, met o.a. aanduiding van het laadprofiel der waterwegen, de ligging en de nuttige afmetingen van de kunstwerken, is uitgegeven door het Nationaal Geografisch Instituut (N.G.I.), Abdij ter Kameren 13 te 1050 Brussel (tel. (02)629 82 11). Deze kaart kan bij het N.G.I. of bij gespecialiseerde handelaars worden gekocht.

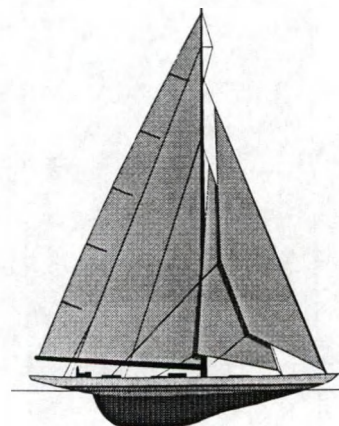
BEHEER

De scheepvaartwegen worden in het noorden van het land door het Vlaams gewest beheerd en in het zuiden door het Waals gewest. Het Brussels hoofdstedelijk gewest beheert 14 km, vanaf de sluis te Anderlecht op het kanaal van Charleroi naar Brussel tot de brug te Vilvoorde op het kanaal van Brussel naar de Schelde.

De gewesten zijn bevoegd voor het beheer van de scheepvaartwegen: bedieningsuren van kunstwerken, vakken voor het varen met grote snelheid, uitreiking van vergunningen voor het rijden met een voertuig op de jaagpaden, plaatsen waar het stilliggen van vaartuigen toegelaten is, berichten aan de schipperij, watersportmanifestaties, onderhoud en herstelling van kunstwerken, scheepvaartstremming, enz.

De gewesten beschikken eveneens over informatiebrochures die verkrijgbaar zijn op de onderstaande adressen.

Waals gewest:	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports Direction de la Coordination D 215 Voies hydrauliques Boulevard du Nord 8 5000 Namur tel. (081)77 20 00 – fax (081)77 37 99
Brussels hoofdstedelijk gewest:	Haven van Brussel Redersplein 6 1000 Brussel tel. (02)420 67 00 – fax (02)420 69 74
Vlaams gewest:	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen Graaf de Ferrarisgebouw Albert II-laan 20, bus 5 1000 Brussel tel. (02)553 77 02 – fax (02)553 77 35



3. Immatriculatieplaat voor plezierboten

WAT

Om zich op de scheepvaartwegen of hun aanhorigheden te mogen bevinden, moet elke plezierboot voorzien zijn van een immatriculatieplaat. Het is een blauwe plaat met gele opschriften.

De immatriculatieplaat moet op een duidelijk zichtbare plaats aan stuurboord aan de buitenkant van de achtersteven of aan de achterzijde van het vaartuig worden aangebracht. Indien de plaat daar niet kan worden aangebracht, dient ze op een daartoe geschikte en voldoende zichtbare plaats te worden bevestigd

De immatriculatieplaat is definitief en blijft bij de plezierboot behoren. Ze moet worden vernieuwd in geval van verlies of indien ze door beschadiging onleesbaar geworden is.

De prijs van de immatriculatieplaat bedraagt, sinds 1 juli 1997, 1 100 frank. Dit bedrag is gekoppeld aan het indexcijfer van de consumptieprijzen en verandert met schijven van 100 frank.



Buitenlandse plezierboten die in hun land van oorsprong geïmmatriculeerd zijn, worden vrijgesteld van de verplichting tot het voeren van de Belgische immatriculatieplaat

AFGIFTE

De immatriculatieplaat wordt op volgende adressen afgegeven op verzoek van de eigenaar van de plezierboot of zijn gevolmachtigde (voorzien van een mandaat), nadat hij:

- het aanvraagformulier volledig heeft ingevuld (*naam, voornamen en volledig adres van de eigenaar, merk en/of type vaartuig, lengte en breedte, kleur, voornaamste bouw materiaal + merk, nummer en vermogen van de motor*);
- het vereiste bedrag contant heeft betaald;
- zijn identiteitskaart heeft voorgelegd;
- het eigendomsbewijs heeft voorgelegd (bij voorbeeld de factuur);
- en, voor de pleziervaartuigen die na 16 juni 1998 voor het eerst in de vaart werden gebracht, de verklaring van overeenstemming (CE-verklaring, zie nr. 11) heeft voorgelegd.

1040 Brussel Aarlenstraat 104, tel. (02)233 12 11	Van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 11.30 uur
2060 Antwerpen Olijftakstraat 7-13, tel. (03)220 74 28	Van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 13 tot 16 uur
4000 Liège La Batte 10, tel. (04)222 01 49	Van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 13 tot 16 uur
8400 Oostende Natiënkaai 5, tel. (059)51 36 65	Van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 13 tot 16 uur
9000 Gent Motorstraat 109, tel. (09)250 57 76	Van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur

VERKOOP UIT DE VAART

Bij **verandering van eigenaar** moet de vroegere eigenaar aan het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, Aarlenstraat 104 te 1040 Brussel, een kopie van de verkoopfactuur sturen met vermelding van de naam, voornamen en adres van de nieuwe eigenaar, evenals het nummer van de immatriculatieplaat.

Als de boot wordt **vernietigd**, in het **buitenland** wordt verkocht of niet meer wordt gebruikt, moet de immatriculatieplaat ter schrapping naar het Bestuur worden teruggestuurd.

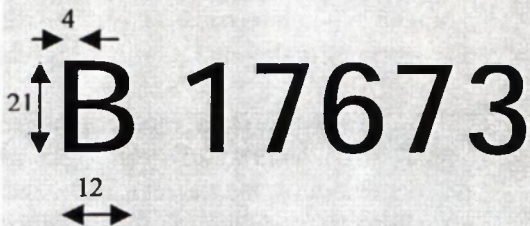


4. Snelheid - snelheidsnummer

WAT

De toegelaten snelheden voor de pleziervaart op de verschillende waterwegen worden bepaald door de beheerders van de waterwegen (zie hoofdstuk 2). Daarenboven worden speciale vakken voorzien waar gedurende bepaalde perioden tegen grotere snelheden mag worden gevaren (overzicht in bijlage achteraan deze brochure).

Naast de immatriculatieplaat dienen de motorplezierboten die varen met grote snelheid, een identificatiemerk (het snelheidsnummer) te voeren aan weerszijden van de voorsteven. Dit merk is hetzelfde als hetgeen op de immatriculatieplaat voorkomt (de letter B gevolgd door het nummer) met tekens van 21 cm hoog, 12 cm breed en 4 cm dik. Lichte kleur op donkere ondergrond of omgekeerd.



*Buitenlandse plezierboten
die met grote snelheid varen moeten hun
nationale vlag voeren en op de voorsteven het
letterteken van hun land van herkomst dragen*

TOEGELATEN SNELHEID

	Waterweg (nr)	km/h
WAALS GEWEST	Dender (18): 6 km/h voor stroomopwaarts en 7 km/h voor stroomafwaarts varende vaartuigen	6-7
	Kanaal van Lanaye (21):	9
	Haccourt-Visé (28) en Ourthekanaal (42) en Kanaal van Monsin (45):	6
	Charleroi-Brussel : 4 km/h bij kruisen en vertakkingen van Seneffe (301), van Bellecourt (302) en van Ronquières (303); 3 km/h bij vernauwde doorgangen en dok van Feluy	8
	Boven-Maas (40): 15 km/h voor afvarende vaartuigen bij vloedregime	12
	Albertkanaal (20) en Midden-Maas (40) en Beneden-Maas (43):	15
	Semois (401): enkel te Bouillon; motorvermogen beperkt tot 3,668 KW (5 PK)	7
	Afleidingskanaal van de Maas (403): pleziervaart met normale snelheid	
	Samber (41): op de Beneden-Sambre 9 km/h	7,2
	Centrumkanaal-1350 † (60): ook voor de hoofdvertakking(64) en de vertakkingen van La Louvière (641) en van La Croyère (601); 4 km/h bij het kruisen of in geval van vernauwde doorgang	8
	Centrumkanaal-300 † (65) en Blaton-Ath (61): 1,8 km/h in geval van kruising of versmalde vaargeul	3,6
	Boven-Schelde (50) en Pommeroeul-Condé (62) en Nimy-Blaton-Péronnes (63): 4 km/h in geval van kruising of versmalde vaargeul	8
	Gemeenschappelijke Leie (85):	8
	VLAAMS GEWEST	Bossuit-Kortrijk (57): 15 km/h in verbrede delen
Charleroi-Brussel (30): 4 km/h in geval van kruising langs de oever; 3 km/h in vernauwde doorgangen		8
Ringvaart om Gent (59) en Albertkanaal (20) en Boven-Zeeschelde (10) (stroomopwaarts tot Dendermonde) en Beneden-Nete (14): 15 km/h indien diepgang ≤ 1 m; 12 km/h indien 1 m < diepgang ≤ 2 m		15-12
Dender (18): 6 km/h voor stroomopwaarts en 7 km/h voor stroomafwaarts varende vaartuigen		6-7
Afleidingskanaal van de Leie (55): Deinze - kanaal Gent-Oostende		15
Afleidingskanaal van de Leie (55): kanaal Gent-Oostende - Maldegem		8
Spierekanaal:		3,6
Gent-Oostende (74) en Zeekanaal Brussel-Schelde: 15 km/h indien diepgang < 1 m; 12 km/h indien diepgang ≥ 1 m		15-12
Gent-Terneuzen (Belgisch gedeelte):		16
Grote Nete en Boven-Schelde (50): 12 km/h indien diepgang < 1 m; 9 km/h indien diepgang ≥ 1 m		12-9
Bocholt-Herentals (24) en Briegden-Neerharen (22) en Dessel-Schoten (26) en kanaal van Beverlo en Dessel-Kwaadmechelen en Zuidwillemsvaart (23 en 29) en Boudewijnkanaal:		7,2
Leuven-Dijle (32) en Kleine Nete:		6
Leie (51) (Belgisch gedeelte) en Verbindingskanaal van Gent (54): 12 km/h indien diepgang ≤ 1 m; 9 km/h indien 1 m < diepgang ≤ 2 m		12-9
Roeselare-Lei (56):		15
Plassendale-Nieuwpoort (72):		5
IJzer (70):	7	

5. Besturen van een plezierboot

VOORWAARDEN

Op de scheepvaartwegen moet de bestuurder van een plezierboot over voldoende stuurvaardigheid beschikken. Hij moet voortdurend in staat zijn alle nodige sturbewegingen uit te voeren om zijn boot onder controle te houden.

Verder zijn er, afhankelijk van bepaalde karakteristieken van de boot, voorwaarden op gebied van de minimum leeftijd van de bestuurder en op het gebied van het al dan niet bezitten van een sturbrevet.

Ten slotte moet de bestuurder van een plezierboot die één of meer waterskiërs trekt, vergezeld zijn van een medeopvarende van ten minste 15 jaar oud.

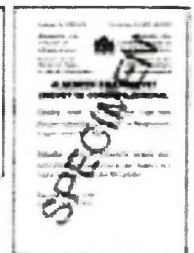
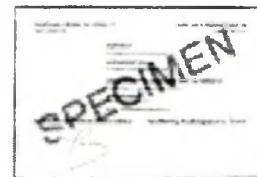
Vaartuig			Voorwaarden	
Lengte	Snelheid	Vermogen	Leeftijd	Sturbrevet
< 15 m		Geen motor	GEEN	GEEN
< 15 m	≤ 20 km/h	< 7,355 kW	16	GEEN
< 15 m	≤ 20 km/h	≥ 7,355 kW	18 (16, indien vergezeld van iemand van 18)	GEEN
≥ 15 m			18	JA
	> 20 km/h		18	JA

STURBREVET

Een sturbrevet is het "Rijbewijs" voor het besturen van schepen op de Belgische scheepvaartwegen.

Er bestaan twee soorten sturbrevetten :

- met het **beperkt sturbrevet** mag overal in België worden gevaren, met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde;
- met het **algemeen sturbrevet** mag op alle Belgische binnenwateren, zonder uitzondering, worden gevaren.



Er zijn vier vereisten:

- de minimum **leeftijd** bij het aanvragen is 17 jaar. Het brevet verkrijgt men pas op 18 jaar;
- **medisch geschikt** zijn: hiervoor moet een medisch onderzoek bij een dokter naar keuze worden ondergaan. De dokter onderzoekt de algemene conditie en test het gezicht en gehoor;
- **theoretisch examen**: Het theoretisch examen test de kennis inzake verkeersreglementen op het water, manoeuvreren, veiligheidsvoorschriften, navigatie, enz. Een voorbereiding op het examen is niet verplicht, maar verhoogt toch aanzienlijk de slaagkans;
- **praktijkervaring** hebben: u vaart mee met iemand die een sturbrevet heeft en die u de praktijk al doende leert. Als u minimaal twaalf uren ervaring hebt opgedaan, geeft u uw dienstboekje aan de federatie die uw aanvraagformulier doorstuurt naar het Ministerie dat zorgt voor het welverdiend brevet! Het kan ook sneller: als u een praktische cursus volgt in een vaarschool, volstaan zes uur praktijkervaring. Ook hier kan de federatie alle gewenste informatie geven.

De **Prijs** bedraagt momenteel: 1 500 BEF voor het examen + 1 500 BEF voor het brevet + fiscale zegel van 200 BEF.

De Evaluatiecommissie heeft een aantal brevetten erkend als **gelijkwaardig** aan het algemeen of beperkt sturbrevet: zie volgende bladzijde

Buitenlandse pleziervaarders:
Een aantal buitenlandse brevetten (zie volgende bladzijde) is gelijkwaardig aan het beperkt of het algemeen sturbrevet.

AANVRAAG

De **erkende federaties** (onderstaande lijst) helpen bij de gehele procedure. Neem contact op met één van deze federaties (*de voorwaarden zijn overal dezelfde*), en zij stellen uw dossier samen. Verder kunnen ze alle nuttige informatie geven over de data voor het theoretisch examen, het examenprogramma, nuttige documentatie, cursussen, enz.:

Landelijke Bond van Watersportverenigingen in België: IJzerweglaan 59, 9050 Ledeberg, tel. (09)231 26 35, fax (09)230 29 20

Vlaamse Vereniging voor Watersport: Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen, tel. (03)219 69 67, fax (03)219 77 00

Nautisch Instituut voor de Pleziervaart: Het Heiken 11, 2930 Brasschaat, tel. (03)651 40 62, fax (03)651 72 01

Nautibel: Akkerhage 10, 9000 Gent, tel. (09)241 52 41, fax (09)245 78 62

Vlaamse Waterski Federatie vzw: Collegelaan 8, 2140 Antwerpen, tel. (03)271 19 59, fax (03)235 30 97

Channel Sailing Navigation School vzw: Koestraat 1, 8490 Jabbeke, tel. (050)81 53 40, fax (050)81 53 50

EVALUATIECOMMISSIE

Een Evaluatiecommissie is op basis van objectieve criteria belast met het onderzoek naar de gelijkwaardigheid van de stuurbrevetten voor de pleziervaart.

De houder van één van volgende Belgische brevetten mag op de scheepvaartwegen varen. Daarenboven kan hij een schriftelijke aanvraag richten tot de Evaluatiecommissie om het beperkt of algemeen brevet, hetgeen verplicht kan zijn in het buitenland, te bekomen (kopie van identiteitskaart en brevet bijvoegen).

BREVET	GELIJKWAARDIG AAN
Yachtnavigator (kb van 21 mei 1958),	Algemeen stuurbrevet
Yachtman (kb van 21 mei 1958)	Algemeen stuurbrevet
Vaarbewijs A (kb van 23 december 1998)	Algemeen stuurbrevet
Rijnschipperspatent (ook indien afgegeven in het buitenland)	Algemeen stuurbrevet
Vaarbewijs B (kb van 23 december 1998)	Beperkt stuurbrevet

De houder van een ander Belgisch brevet kan eveneens een aanvraag indienen om, op basis van gelijkwaardigheid, een stuurbrevet voor de pleziervaart te bekomen (kopie van zijn identiteitskaart en zijn brevet bijvoegen). Adres van de evaluatiecommissie:

Ministerie van Verkeer en Infrastructuur
 Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart
 Evaluatiecommissie stuurbrevet pleziervaart
 Aarlenstraat 104, 1040 Brussel
 tel: (02)233 12 81 – fax (02)230 19 69

BUITENLANDSE BREVETTEN

De volgende buitenlandse brevetten voor de pleziervaart worden in België erkend:

LAND	BREVET	GELIJKWAARDIG AAN
Nederland	Klein Vaarbewijs 1	Beperkt Stuurbrevet
	Klein Vaarbewijs 2	Algemeen Stuurbrevet.
Frankrijk	Certificat National de Capacité S	Algemeen Stuurbrevet
	Certificat National de Capacité PP	Algemeen Stuurbrevet
Duitsland	Sportschifferzeugnis	Beperkt Stuurbrevet
	Sportbootführerschein-Bennen	Beperkt Stuurbrevet,
	Sportbootführerschein-See	Algemeen Stuurbrevet.
Denemarken	Duelighedsprove i sejlads for fritidssejlere	Algemeen Stuurbrevet
	Duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere	Algemeen Stuurbrevet
Verenigd Koninkrijk	National Powerboat Certificate level 2	Beperkt Stuurbrevet
	Helmsman's Overseas Certificate of Competence	Beperkt Stuurbrevet
	Certificate of Competence as Yachtmaster Offshore	Algemeen Stuurbrevet
	Certificate of Competence as Coastal Skipper	Algemeen Stuurbrevet
	Dayskipper Certificate samen met het "Helmsman's Certificate of Competence"	Algemeen Stuurbrevet
Luxemburg	Brevet de Conduite de Catégorie 1 & 2	Algemeen stuurbrevet
Zwitserland	Permis de conduire les bateaux de navigation intérieure	Algemeen Stuurbrevet
Bulgarije	Vaarbewijs (afgegeven door de Bulgaarse Administratie)	Algemeen Stuurbrevet
Finland	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Scheepvaartraad)	Algemeen Stuurbrevet
Hongarije	Vaarbewijs (afgegeven door de Algemene Inspectie van het Vervoer)	Algemeen Stuurbrevet
Polen	Vaarbewijs (afgegeven door de Grote Commissie van Cultuur en van Sport)	Algemeen Stuurbrevet
Slovakije	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Administratie voor de Scheepvaart van Bratislava)	Algemeen Stuurbrevet
Tsjechië	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Administratie voor de Scheepvaart van Praag)	Algemeen Stuurbrevet

De houder van één van bovenstaande brevetten mag op de Belgische binnenwateren varen zonder in bezit te zijn van een Belgisch stuurbrevet. In geen enkel geval zal hem een Belgisch stuurbrevet worden afgegeven tenzij hij de volledige officiële procedure doorloopt. Voor buitenlandse brevetten die niet op de lijst voorkomen gelieve contact op te nemen met de Evaluatiecommissie.

ZEE

Voor de pleziervaart op zee is in België geen enkel bekwaamheidsbewijs (stuurbrevet, vaarbewijs, enz.) vereist. Personen die toch een officieel brevet wensen, hetgeen verplicht kan zijn voor het huren van vaartuigen in het buitenland, kunnen in België een examen afleggen ter verkrijging van het Brevet van Yachtman (*kustvaart*) of het Brevet van Yachtnavigator (*zeevaart*). Bijkomende inlichtingen omtrent dit onderwerp zijn verkrijgbaar bij het:

Secretariaat Brevetten Pleziervaart op Zee
 Natiënkaai 5
 8400 Oostende
 tel. (059)33 95 03 – fax (059)32 58 16

6. Het waterwegenvignet

WAT

De plezierboten, d.w.z. de boten geschikt voor het vervoer van personen en zonder een winstgevend doel na te streven, die gebruik maken van de waterwegen van het Vlaams gewest moeten een vaarvergunning hebben. De vaarvergunning bestaat uit een identificatiebewijs en een waterwegenvignet, hierna "vignet" genoemd.

Het vignet moet op de achtersteven aan bakboord worden gehecht.

De vaartuigen met een lengte van 6 meter of kleiner, over de ganse lengte gemeten, en die niet met grote snelheid varen, zijn vrijgesteld van een vaarvergunning.

Nuttig adres

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en
Zeewezen
Graaf de Ferrarisgebouw
Albert II-laan 20, bus 5, 1000 Brussel
tel. (02)553 77 02 - fax (02)553 77 35

*Buitenlandse plezierboten
moeten zich ook een vignet
aanschaffen*

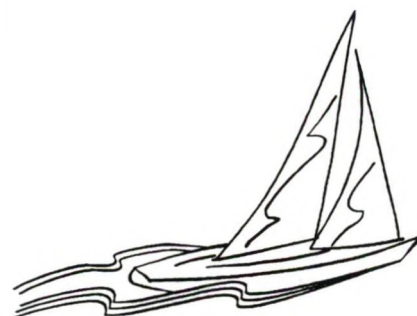
PRIJS

De prijs van het vignet is afhankelijk van de lengte van de boot, het al dan niet varen met grote snelheid (zie hoofdstuk 4) en de periode waarvoor het vignet geldig is.

Vaartuig		Prijs	
Lengte	Snelheid	van 01/01 tot en met 31/03/volgend jaar	van 01/01 tot en met 30/06 of van 16/06 tot en met 15/09 of van 01/09 tot en met 31/03/ volgend jaar
≤ 6 m	groot	2 000 BEF	1 000 BEF
> 6 m en ≤ 12 m	normaal	2 000 BEF	1 000 BEF
	groot	4 000 BEF	2 000 BEF
> 12 m		4 000 BEF	2 000 BEF

VERKOOPPUNTEN

plaats	waterweg
1502 Halle, sluis 6 Lembeek, Klabbeksteenweg 6	Charleroi-Brussel
1800 Vilvoorde, Houtkaai 1, Regiegebouw	Brussel-Schelde
2018 Antwerpen, Copernicuslaan 1, bus 13	Zeeschelde
2110 Wijnegem	Albertkanaal
2200 Herentals, sluis 10	Bocholt-Herentals
2243 Zandhoven (Pulle), Vierselsluis	Netekanaal
2250 Olen, sluis	Albertkanaal
2310 Rijkevorsel, sluis 1	Dessel-Schoten
2480 Dessel, sluis 4	Bocholt-Herentals
2570 Duffel, Duffelsluis	Netekanaal
2800 Mechelen, Vaardijk 1	Leuven-Dijle
2880 Bornem, sluis te Wintam	Brussel-Schelde
2900 Schoten, sluis 10	Dessel-Schoten
3500 Hasselt, Havenstraat 44	Albertkanaal
3600 Genk	Albertkanaal
3620 Lanaken, Kerkhofstraat 2	Zuid-Willemsvaart
3620 Lanaken, sluis	Briegden-Neerharen
3920 Lommel, sluis 1	Bocholt-Herentals
3945 Ham, sluis te Kwaadmechelen	Albertkanaal
3950 Bocholt, sluis 18	Zuid-Willemsvaart
8000 Brugge, Dampoortsluis	Gent-Oostende
8460 Plassendale, sluis	Plassendale-Nieuwpoort
8500 Kortrijk, Passionistenlaan 82	Bovenschelde
8530 Harelbeke, sluis	Leie
8581 Avelgem, sluis te Kerkhove	Bovenschelde
8583 Avelgem, sluis te Bosssuit	Bosssuit-Kortrijk
8620 Nieuwpoort, sluis achterhaven	
8630 Veurne, sluis	Nieuwpoort-Dunkerque
8710 Wielsbeke, sluis te Ooigem	Roeselare-Leie
8710 Wielsbeke, sluis te Sint-Baafs-Vijve	Leie
8930 Menen, sluis	Leie
9000 Gent, Nederkouter 28	
9000 Gent, Tolhuissluis	Verbindingskanaal
9060 Zelzate, Douanekantoor, Beneluxlaan 1,	Gent-Terneuzen
9200 Dendermonde, Nieuwe Tijsluis 2	Dender
9300 Aalst, sluis, Van Wambekekaai 14	Dender
9820 Merelbeke, sluis, Sluisweg 366	Ringvaart
9890 Gavere, sluis te Asper Scheldekant	Bovenschelde
9940 Evergem, Westbekselsluis 28	Gent-Terneuzen



7. Meetbrief voor binnenvaartuigen

WAT

Plezierboten met een romplengte gelijk aan of groter dan 15 m moeten een meetbrief voor binnenvaartuigen aan boord hebben. Dit document vermeldt de voornaamste kenmerken van het vaartuig (lengte, breedte, diepgang, waterverplaatsing,...) is 15 jaar geldig en nadien verlengbaar.

De **prijs** voor de meting van een plezierboot bedraagt op dit ogenblik: 8 500 BEF (meting) + 1 500 BEF (meetbrief) + 200 BEF (fiscaal zegel)

De **meting** gebeurt terwijl het vaartuig te water ligt

Volgende **documenten** moeten worden voorgelegd:

- Eigendomsbewijs (factuur, akte, ...);
- Attest waarop het vermogen van de motor staat;
- Eventueel bouwplan.



AANVRAAG

Alle aanvragen voor meting en hermeting van een vaartuig en wijzigingen in de meetbrief dienen te gebeuren bij:

Scheepsmetingsdienst binnenvaart
Oosteroever der haven
Esplanadestraat 8
8400 Oostende
Tel. (059)33 95 10 – fax (059)32 58 16

8. Belasting op de inverkeerstelling

WAT

Er wordt een belasting geheven op de jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 m, wanneer er een vlaggenbrief is of moet worden afgegeven.

Deze belasting bedraagt 100 000 BEF. Voor vaartuigen die tweedehands worden aangekocht en die voorheen reeds ingeschreven waren, vermindert de belasting met 10 000 BEF per jaar inschrijving van het vaartuig tot een minimum belasting van 2 500 BEF.

Het initiatief voor de betaling van deze belasting wordt genomen door de Administratie Directe Belastingen.

INFORMATIE

Bijkomende inlichtingen kan u bekomen bij:

Ministerie van Financiën
Administratie Directe Belastingen
Kruidtuinlaan 50
1000 Brussel
Tel. (02)210 22 61

9. Vlaggenbrief en Registratie

WAT

De pleziervaartuigen die varen in volle zee, vreemde wateren en Belgische zeewateren (*de territoriale zee, de havens van de kust, de haven van Gent, de kanalen Oostende-Brugge en Zeebrugge-Brugge, het Belgisch gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen alsook de Beneden-Zeeschelde*) moeten in het bezit zijn van een vlaggenbrief.

Er bestaan twee vlaggenbrieven in functie van het gebruik van de boot:

- een **vlaggenbrief** voor pleziervaartuigen die niet mogen worden verhuurd of gebruikt worden voor het vervoer van betalende passagiers, goederen of dieren;
- een **commerciële vlaggenbrief** voor pleziervaartuigen die mogen worden verhuurd of gebruikt voor het vervoer van maximum 12 passagiers doch niet voor het vervoer van goederen of dieren.



De vlaggenbrief **vervalt**:

- als de inschrijving in het register der pleziervaartuigen wordt **doorgehaald**;
- als een **wijziging** optreedt in de gegevens die moeten worden vermeld op de vlaggenbrief;
- **vijf jaar** na afgifte.

Een nieuwe vlaggenbrief moet worden aangevraagd uiterlijk dertig dagen vóór de vervaldag en wordt slechts afgegeven nadat de vorige vlaggenbrief is ingeleverd.

AANVRAAG

De aanvraag voor een vlaggenbrief, die tevens de aanvraag is voor een registratie in het register der pleziervaartuigen, dient te gebeuren door middel van een **aanvraagformulier** (te bekomen op één van volgende adressen). De ingevulde aanvraag, met de nodige bijlagen (zie verder), dient voor de gewone vlaggenbrief te worden opgestuurd naar één van deze adressen. De commerciële vlaggenbrief kan echter enkel in Brussel worden aangevraagd.

- 8400 **Oostende**: Dienst Scheepvaartcontrole, Natiënkaai 5, tel. (059)51 36 65.
van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 13 tot 16 uur.
- 2060 **Antwerpen**: Dienst Scheepvaartcontrole, Maritiem Huis, Olijftakstraat 7-13, tel. (03)220 74 28.
van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 12 uur en van 13 tot 16 uur.
- 1040 **Brussel**: Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, Aarlenstraat 104, tel. (02)233 13 02.
van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 11.30 uur en in de namiddag op afspraak

NODIGE BIJLAGEN

- Een voor eensluidend verklaarde kopie van het **eigendomsbewijs** (*bv. factuur*) van het vaartuig (Indien het aanvraagdossier ter plaatse aan de Dienst Vlaggenbrieven wordt bezorgd volstaat het, het origineel van de eigendomstitel voor te leggen);
Opmerking: In geval van een verkoopcontract tussen particulieren dienen volgende elementen er op voor te komen: naam, voornaam en volledig adres van de verkoper en de koper, de datum, de prijs alsook een beschrijving van het betrokken vaartuig; dit document moet getekend worden door alle contractanten.
- Een origineel **nationaliteitsbewijs** en bewijs van woonst van de eigenaar (natuurlijke persoon) of van de leden van de verantwoordelijke beheers- of directieorganen (vereniging of vennootschap), afgegeven door het gemeentebestuur van de woonplaats van de eigenaar of door de consul;
- Indien verenigingen of vennootschappen eigenaar zijn: een afschrift van de bijgewerkte **statuten**;
- Eventueel het **nummer van de meetbrief** voor binnenvaartuigen;
- Een afschrift van de **verzekeringspolis** (burgerlijke aansprakelijkheid);
- **fiscale zegels** voor een bedrag van 2 000 BEF, die op het aanvraagformulier moet worden gekleefd;
- Als het vaartuig bestemd is om in België te worden ingevoerd: een **attest D.L.2.B.** (origineel) afgegeven door de Belgische Douane (inlichtingen: tel. (02)210 21 11) indien het vaartuig tweedehands of nieuw is aangekocht buiten de EU of indien het vaartuig groter is dan 7,5 m en nieuw werd aangekocht in de EU;
- Een **bericht van schrapping** indien het vaartuig tweedehands gekocht werd in het buitenland;
- Een **verklaring van overeenstemming CE** (zie hoofdstuk 11) voor de vaartuigen in de vaart gebracht na 16 juni 1998;
- Een **certificaat van deugdelijkheid** (zie hoofdstuk 10) voor een commerciële vlaggenbrief;
- Kopie van de inschrijving in het **handelsregister**, voor een commerciële vlaggenbrief.

10. Certificaat van deugdelijkheid

WAT

Een certificaat van deugdelijkheid is een document dat na onderzoek van het vaartuig wordt afgegeven en dat de zeewaardigheid van het vaartuig bevestigt.

Het is vereist voor het verkrijgen van een commerciële vlaggenbrief bij pleziervaartuigen die mogen worden verhuurd of gebruikt voor het vervoer van maximum 12 passagiers, doch niet voor het vervoer van goederen of dieren.

De prijs (in BEF) is afhankelijk van de lengte (L) van het vaartuig en het soort onderzoek en bedraagt op dit ogenblik:

Soort onderzoek		L ≤ 20 m	L > 20 m
Eerste onderzoek	Zonder klassecertificaat	13 130	17 500
	Met klassecertificaat	3 500	5 250
vernieuwing	Zonder klassecertificaat	6 560	8 750
	Met klassecertificaat	1 750	2 630

AANVRAAG

Een certificaat van deugdelijkheid kan aangevraagd worden bij de:

Scheepvaartcontrole Pleziervaart
Esplanadestraat 8
8400 Oostende
tel. (059)33 95 04 – fax (059)33 07 29

11. CE-verklaring

WAT

De verklaring van overeenkomst CE is een verklaring van de bouwer waaruit blijkt dat het betrokken vaartuig gebouwd is volgens de geldende Europese reglementering (ISO-normen).

Deze verklaring dient het vaartuig steeds te vergezellen en is vereist voor vaartuigen in de vaart gebracht na 16 juni 1998 en ook bij de aankoop van alle tweedehands vaartuigen, ingevoerd van buiten de Europese Unie.

AFGIFTE

Deze verklaring dient bij de aankoop te worden meegegeven door de verkoper van het vaartuig.

Binnen de Europese Unie zijn "aangemelde instanties" erkend die zulke verklaring kunnen afgeven na onderzoek van het vaartuig.

Voor inlichtingen:

Scheepvaartcontrole Pleziervaart
Esplanadestraat 8
8400 Oostende
tel. (059)33 95 04 – fax (059)33 07 29

12. Documentatie

REGLEMENTEN

Voorschriften betreffende de Politie en de Scheepvaart: bevat volgende reglementen:

- Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk
- Bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen
- Politie- en scheepvaartreglement voor de territoriale zee, kusthavens en stranden
- Politiereglement en Scheepvaartreglement van de Beneden-Zeeschelde
- Scheepvaartreglement voor het kanaal Gent-Terneuzen

Het is in de handel te koop, of kan rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

Mys & Breesch
Coupure 120
9000 Gent

tel. (09)223 64 71 – fax (09)223 13 64

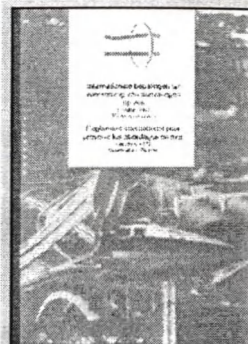
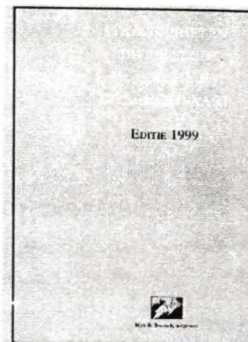
Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee: bevat de verkeersregels voor de vaart in volle zee en op wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen

Dit document is verkrijgbaar bij

Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart

Aarlenstraat 104
1040 Brussel

tel. (02)233 12 11



VOORBEREIDING BREVETTEN

Leidraad voor het stuurbrevet (*Richard Vooren en Paul Van den Keybus*): bevat de volledige leerstof van het theoretische examen met vragen en antwoorden van vorige examens.

Uitgave:

Contact – Antwerpen
V.V.W.
Beatrijslaan 25
2050 Antwerpen
tel. (03)219 69 67

Cursusboek klein vaarbewijs: Nederlands cursusboek met 600 vragen en antwoorden. Bevat grote delen van de examenstof. Te koop in de boekhandel.

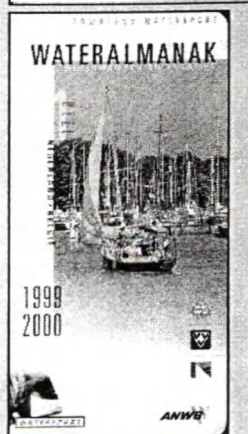
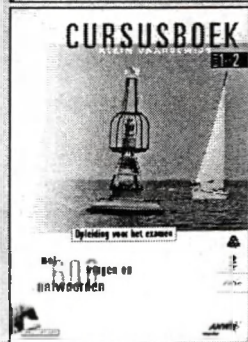
Uitgave:

ANWB
NL-2509 XA Den Haag

Wateralmanak 1: reglementen en vaartips, ook Belgische reglementering is er in opgenomen. Te koop in de boekhandel.

Uitgave:

ANWB
NL-2509 XA Den Haag



Help, ik heb een pleziervaarttuig (H. Moeyaert)

Geeft in tabellen een overzicht van alles wat nodig is om wettelijk in orde te zijn en op de binnenwateren en de maritieme wateren te varen.

Uitgave :

Hugo Moeyaert (*eigen beheer*)
Fonteinstraat 17
8000 Brugge

De pleziervaart op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen

Beknopt overzicht van de reglementeringen en andere informatie (*Vlaamse scheepvaartwegen*).

Uitgave :

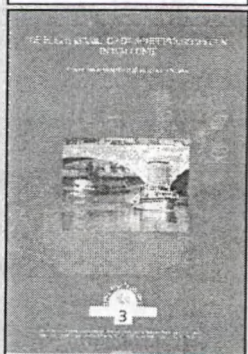
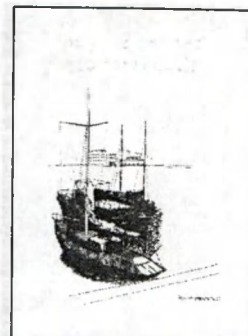
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Beleid Havens Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferrarisgebouw
Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel (tel. (02)553 77 66)

De pleziervaart op de Scheepvaartwegen in Wallonië

Beknopt overzicht van de reglementeringen en andere nuttige informatie (*met kaartjes van de Waalse scheepvaartwegen*).

Uitgave:

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Direction de la Coordination D 215 - Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8
5000 Namur
tel. (081)77 20 00

**Vaargids voor België: (Ludo De Clercq)**

Een vaargids met detailkaarten van het gehele Belgische scheepvaartwegennet, met aanduiding van alle nuttige informatie voor de praktijk.

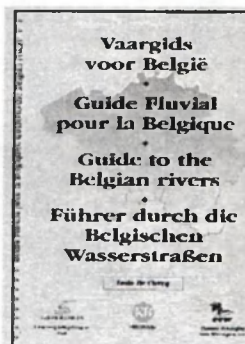
Uitgave:

Adfrytising - Lint
V.V.W.
Beatrijslaan 25
2050 Antwerpen
tel. (03)219 69 67

Wateralmanak 2: vaargegevens voor België en Nederland. Te koop in de boekhandel.

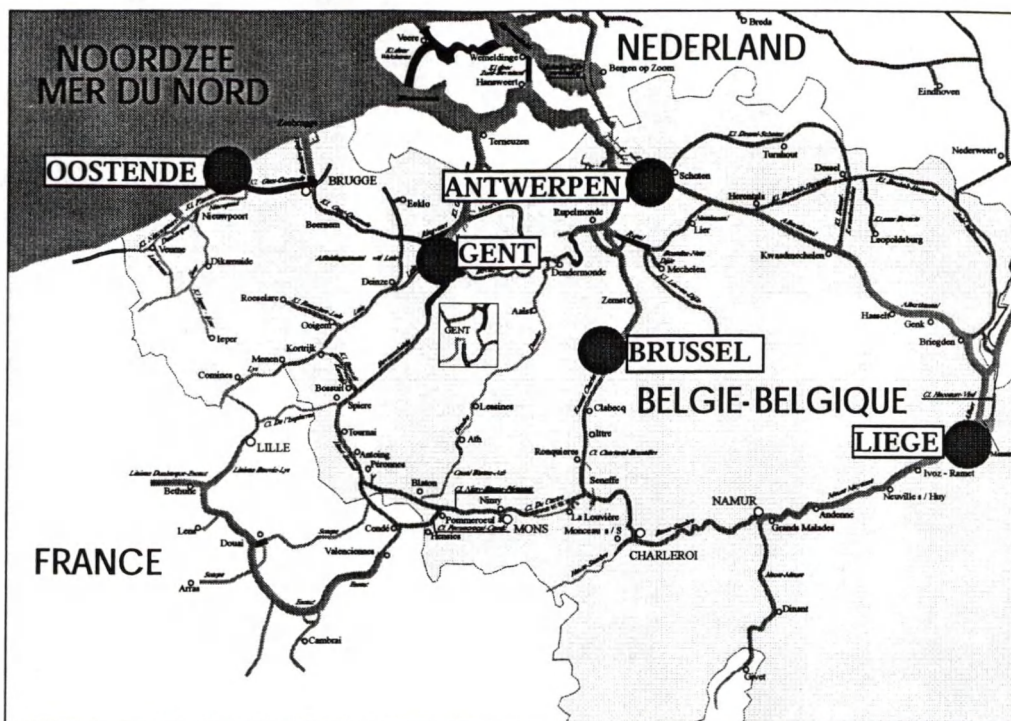
Uitgave:

ANWB
NL-2509 XA Den Haag



Opmerking: Voor de werken, andere dan reglementen, is het Bestuur niet verantwoordelijk voor de inhoud. Het is daarenboven niet uitgesloten dat nog andere nuttige werken op de markt beschikbaar zijn.

13. Adressen



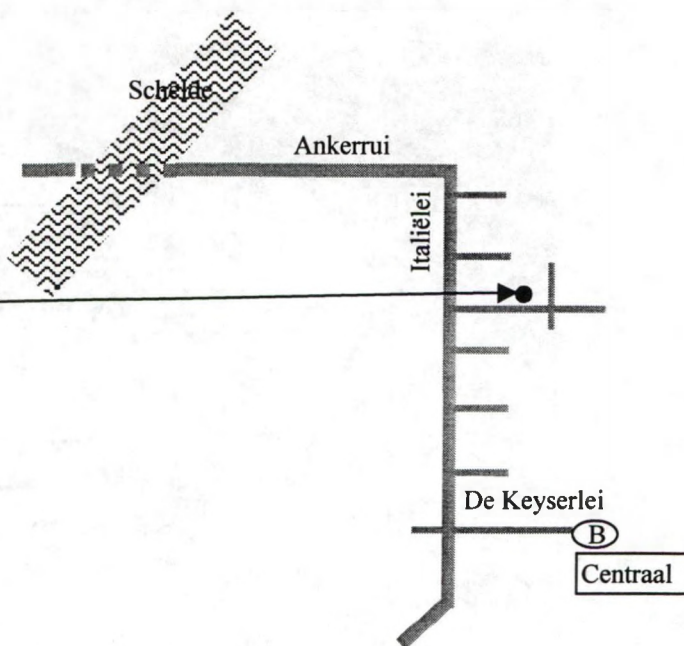
BRUSSEL	<p>Hoofdbestuur Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart Aarlenstraat 104 1040 Brussel</p>	<p>The map shows the city center of Brussels with streets labeled: Centraal (B), Wetstraat, Kleine ring, Maalbeek, Schuman (B), Belliardstraat, and Leopoldswijk (B). A black dot indicates the location of the Maritime Affairs and Shipping Administration near the intersection of Wetstraat and Kleine ring. Schumanplein is also marked.</p>

OOSTENDE	<p>Scheepvaartcontrole Brevetten Pleziervaart op zee Natiënkaai 5 8400 Oostende</p>	<p>The map shows the harbor area of Oostende with labels: Noordzee, Vismijnlaan, spuikom, and Vuurkruisenplein. A black dot indicates the location of the Maritime Control and Pleasure Boat Licensing office near the harbor.</p>
	<p>Scheepsmetingsdienst Binnenvaart Scheepvaartcontrole Pleziervaart Esplanadestraat 8 8400 Oostende</p>	

ANTWERPEN

Scheepvaartcontrole

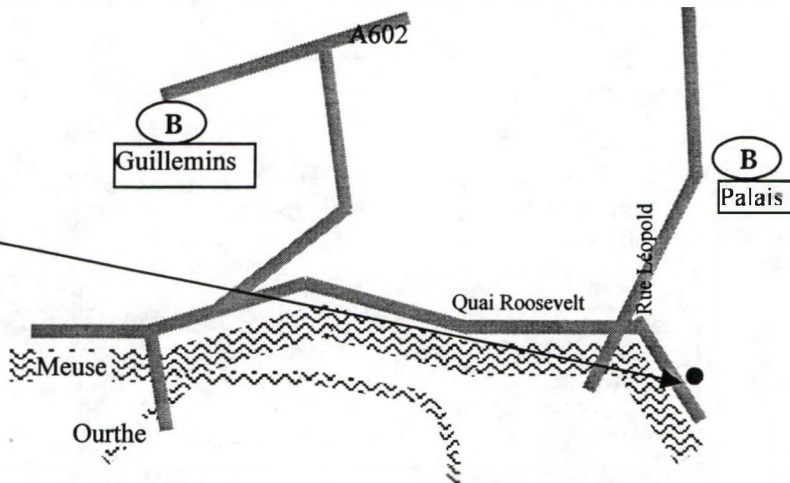
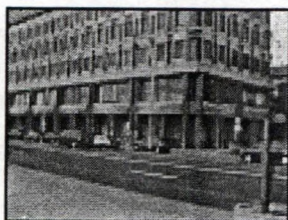
Maritiem Huis
Olijftakstraat 7-13
2060 Antwerpen



LIEGE

Scheepvaartcontrole

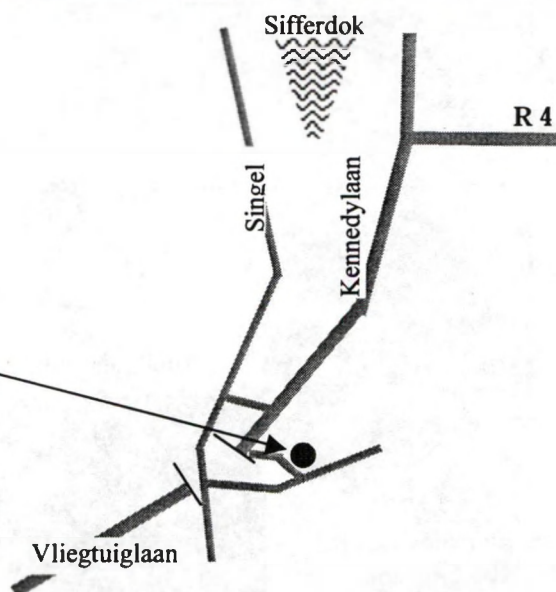
La Batte 10
4000 Liège



GENT

Scheepvaartcontrole

Motorstraat 109
9000 Gent



De gegevens in deze brochure zijn onderhevig aan wijzigingen. Ze worden bijgevolg gegeven ten titel van inlichting. De adressen waar informatie kan worden bekomen, zijn vermeld in de teksten.