

N.V.
MAATSCHAPPIJ
VAN DE BRUGSE
ZEEVAARTINRICHTINGEN

VERORDENING
VOOR DE
HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEEKANAAL
EN DE DOKKEN VAN BRUGGE.

MAATSCHAPPIJ
VAN DE
BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN
Naamloze Vennootschap

VERORDENING

VOOR DE

HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEEKANAAL

EN DE DOKKEN VAN BRUGGE

De raad van bestuur van de “MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN”:

Gezien artikel 9, paragraaf 5, der overeenkomstwet van 1 juni 1894 - 11 september 1895;

Gezien artikel 17 der standregelen door de wet van 11 september 1895 goedgekeurd;

Vaardigt volgende verordening uit voor de uitbating van de havens van Zeebrugge-Brugge en voor het bevaren van het Zeekanaal.

ALGEMENE BEPALINGEN

De voorschriften van de Koninklijke Besluiten van 22 januari 1929 - 10 september 1930 en 12 januari 1935, nopens de politie van de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens, zijn toepasselijk op de haven van Zeebrugge, stroomafwaarts de zeesluis.

De voorschriften van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk, uitgevaardigd door Koninklijk Besluit van 15 oktober 1935 (uitgave 1950) en de daaropvolgende wijzigings- en aanvullingsbesluiten zijn toepasselijk op de achterhaven van Zeebrugge, op het Zeekanaal en op de haven van Brugge, in zover er niet van afgeweken wordt door de hiernavermelde bepalingen.

Omschrijvingen

Bij het toepassen van de onderhavige verordening dient aan de onderstaande woorden de volgende betekenis te worden gehecht.

1) Vaartuig: Soortbenaming door dewelke zowel een zeeschip, een binnenschip, een oorlogsvaartuig als een houtvlot of enig ander vlottend voorwerp bedoeld wordt.

2) Zeeschip: Elk vaartuig van tenminste 25 ton inhoud, dat gewoonlijk gebruikt wordt of bestemd is tot het bevaren van de zee, met het doel winsten te verwezenlijken; (Zie artikel I, boek II, Titel I van het Handelswetboek).

3) Binnenschip:

a) elk vaartuig, dat gewoonlijk gebruikt wordt of bestemd is tot het bevaren van territoriale of binnenwateren, met het doel winsten te verwezenlijken;

b) elk vaartuig van minder dan 25 ton inhoud, dat gewoonlijk voor dergelijke verrichtingen ter zee gebruikt wordt.

(Zie artikel 271, Boek II, Titel 10 van het Handelswetboek).

4) Oorlogsvaartuig: elk oorlogs- of staatsvaartuig met een openbare zending of met de politie belast.

5) Kapitein: ieder officier, meester of schipper, belast met het besturen van een vaartuig en die op hetzelfde het gezag voert.

TITEL I

BEVAREN VAN HET ZEEKANAAL

Art.1- In het kanaal zal de snelheid der vaartuigen niet meer dan 120 meter per minuut mogen bedragen. Voor vaartuigen met minder dan 4,00 m diepgang mag deze snelheid evenwel tot 150 m per minuut verhoogd worden.

Het loodsen op het zeekanaal en in de dokken van Brugge en te Zeebrugge is niet verplichtend.

Loodsen, voor zoverre er beschikbaar zijn, kunnen echter op uitdrukkelijk verzoek van de kapitein of makelaar van het schip, door de M.B.Z. ten dienste gesteld worden.

Dit verzoek tot het bekomen van een kanaalloods dient als volgt te geschieden:

a) Op alle werkdagen minstens 4 uur vóór het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moet zijn.

Op zon- en feestdagen minstens 6 uur vóór het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moet zijn.

b) Deze aanvragen moeten ingediend worden en kunnen slechts aanvaard worden:

- op alle werkdagen, met uitzondering van de zaterdag, bij de havenkapiteinsdiensten in Zeebrugge of Brugge, tussen 8 en 12 u en tussen 14 en 17 uur;
- op de zaterdagen bij de havenkapiteinsdiensten in Zeebrugge of in Brugge tussen 8 en 12 uur;
- op zaterdag tussen 14 en 18 u en op de zon- en feestdagen tussen 8 en 12 u en tussen 14 en 17 u bij de permanente dienst van de zeesluis in Zeebrugge.

De loodsen, door de M.B.Z. ter beschikking gesteld, worden geacht in dienst te staan van het schip.

Zij treden enkel op als raadgever van de kapitein, die te allen tijde het bevel en de verantwoordelijkheid van het schip volledig behoudt, diensvolgens kunnen, noch de M.B.Z., noch de loodsen, aansprakelijk gesteld worden, burgerlijk of strafrechtelijk, voor gebeurlijke schadevaringen met of zonder lichamelijke letsels, zelfs indien deze schadevaringen te wijten zouden zijn aan gebeurlijke fouten van de loodsen.

Art.2: De kapiteins, die de havens van Brugge en Zeebrugge en het Zeekanaal bevaren of aldaar met hun vaartuig bewegingen uitvoeren of verblijven zijn aansprakelijk voor elk ongeval, voor elke averij of schade veroorzaakt aan hun vaartuig, of door dit laatste aan alle andere vaartuigen, alsook aan de bouwwerken, inrichtingen en toerusting van de Maatschappij toegebracht.

Art.3: Geen binnen- of buitenlopend vaartuig mag zich in de nabijheid van de zeesluis, hetzij stroomopwaarts, hetzij stroomafwaarts, ophouden.

Het is aan de vaartuigen, welke in de zeesluis wensen toegelaten te worden, verboden de sluisgeul in te varen, tenzij de seinen aanduiden dat de sluis gereed is.

Bij het binnenvaren en het uitvaren van de zeesluis, en zo lang zij met hun vaartuig in de sluis liggen, blijven de kapiteins aan het gezag van de havenofficieren onderworpen en zijn zij gehouden tot het onmiddellijk opvolgen van de bevelen of voorschriften welke deze hun zouden geven.

Het is aan de vaartuigen verboden de sluis in te varen, indien zij niet in staat zijn deze onmiddellijk te verlaten, na het waterpas maken van de sluis, en zodra zij daartoe bevel ontvangen.

De kapiteins der vaartuigen zijn aansprakelijk voor alle schade die aan derden zou kunnen berokkend worden, tengevolge van een ongewettigd lang verblijf van hun vaartuigen in de sluis.

Art.4- OVERZET IN LISSEWEGE: Om bij mistig weder aanvaringen te voorkomen aan de openbare overzet in Lissewege, zullen de aangestelden van deze dienst mistseinen geven door middel van een klok, tijdens het overvaren van de overzetboot, en met een hoorn, tijdens het overvaren met het bootje.

Bij het naderen van de overzet (km 8) zullen de kapiteins genoemde mistseinen, door middel van de stoomfluit of sirene - voor de stoom- of motorschepen - of van de hoorn - voor de zeilschepen - beantwoorden, de machines stopzetten tot wanneer de overzet gans klaar is en dan langzaam voorbijvaren.

Ten allen tijde zullen de kapiteins, bij het doorvaren van de overzet, de gang van hun vaartuig moeten vertragen. Het is streng verboden ankers op genoemde plaats te laten slepen.

Art.5- DRAAIBRUG IN DUDZELE: Bij het naderen van de draaibrug in Dudzele, zullen de vaartuigen hun vaart verminderen en de brugwachters, door middel van stoomfluit, klok of hoorn, van hun aankomst verwittigen. Ingeval de brugwachter geen toelating geeft tot doorvaren, is het volledig stoppen, op minimum 50 meter afstand van de brug, verplichtend.

In dergelijk geval zullen de kapiteins hun vaartuigen vastleggen en zich derwijze schikken dat zij het voorbijvaren van de vaartuigen, welke hen moeten kruisen, niet belemmeren.

Zij zullen overigens de aanwijzingen der brugwachters in acht nemen en slechts met hun toestemming verder varen.

De binnenschepen moeten steeds aan de kant gaan liggen en het vaarwater vrijlaten voor de zeeschepen of oorlogsvaartuigen die komen aanvaren of bewegingen verrichten, en zullen wachten tot deze de brug doorgevaren zijn, om op hun beurt deze door te stevenen.

De brug in Dudzele zal tussen zonsondergang en zonsopgang niet geopend worden voor het doorvaren van binnenschepen.

Het is aan de binnenschepen verboden 's nachts te varen, tenzij zij gesleept of door middel van een motor voortbewogen worden.

Een binnenschip dat het kanaal bevaart en door de duisternis verrast wordt, moet zo dicht mogelijk onder de oostelijke oever gaan liggen, er vastgelegd worden en in de top van de mast een, minstens één mijl ver zichtbaar, vast wit licht vertonen.

Gesleepte lichters worden met de stoomschepen gelijk gesteld wat het doorvaren van de brug bij dag betreft.

Art.6- SEINEN- Alvorens de dokken van Brugge in te varen, zullen de vaartuigen hun naderen aankondigen door middel van twee langgerekte stoten met de fluit, met de sirene of met de hoorn.

Een kwartier voor hun vertrek zullen de vaartuigen, welke de haven van Brugge verlaten, vier langgerekte stoten met de fluit, met de sirene of met de hoorn geven, en zullen hetzelfde sein herhalen, gevolgd door een korte stoot, op het ogenblik van het vertrek.

Zee- en binnenschepen die aan de kaaimuur van de fabrieken langs het zeekanaal gemeerd liggen zijn gehouden op de meest zichtbare plaats te vertonen:

bij dag: de letter B van het internationaal seinboek;

bij nacht: een rood licht verbeeld op de verst van de kaai verwijderde scheepswand.

TITEL II

VERORDENINGSBEPALINGEN

KAPITTEL I

Politie der Haveninrichtingen

Art.7- Wanneer de seinen aanduiden dat de toegang tot de haven toegelaten is, zullen de vaartuigen de rede en de zeesluis binnenvaren in de volgorde van hun aankomst op de buitenrede, tenware bijzondere voorschriften door de havenmeester of door de dienst van het Loodswezen zouden gegeven worden.

Uitvarende vaartuigen zullen de zeesluis of de kaaien van de havendam verlaten volgens de voorschriften van de havenkapitein of van zijn afgevaardigde.

De vaartuigen mogen niet binnenlopen, varen noch verrichtingen uitvoeren, tenzij met trage vaart.

Alvorens tussen de sluishoofden door te varen, zullen de vaartuigen hun vaart breken, volledig stoppen en hun meertrossen op de sluishoofden aan beide zijden uitbrengen.

Binnen de grenzen van het havengebied is het aan de vaartuigen, die in de richting van de zeesluis of van de kaaien van de havendam varen (of zich van dezelve verwijderen), streng verboden hun snelheid te vermeerderen met het doel een ander vaartuig voorbij te varen, tenware, in bijzondere gevallen, andersluidende voorschriften door de havenmeester zouden gegeven worden.

Het is streng verboden op enige wijze te pogen de door de havenmeester voor het binnenvaren der sluizen, of de voor de toegang tot de kaaien bepaalde volgorde te wijzigen.

In de wateren van de haven moet elk vaartuig zijn vaart verminderen, zodat het in het voorbijvaren geen beweging in het water teweegbrengt waardoor aan derden schade kan veroorzaakt worden.

Art.8- Het is aan de zeilschepen verboden op de rede, in de vaargeulen, op het kanaal en in de dokken te laveren.

Vaartuigen welke niet over eigen propulsiemiddelen beschikken moeten zich laten slepen.

Art.9- Geen zeilschip mag de zeesluis en de dokken binnenvaren noch aan de kaai gaan liggen zonder dat zijn ankers getopt en aan boord gehaald, de ra's aangebrast, de onderra's getopt en alle ander uitspringend takelwerk ingetrokken zijn.

Art.10- Bij het aankomen van een vaartuig in de haven van Zeebrugge moet de kapitein of zijn stuurman of de vertegenwoordiger van de rederij er dadelijk kennis van geven ten kantore van de maatschappij en schriftelijk de volgende aanduidingen geven:

1. de naam van de kapitein en deze van het vaartuig;
2. de haven waar het vaartuig thuishoort;
3. de netto Moorsom- of de metrieke tonnenmaat, volgens het geval; de Belgische meetbrief dient voorgelegd te worden;
4. de aard der lading en de te lossen of te laden hoeveelheid in tonnen van 1.000 kilogram gerekend; afschrift van de vrachtbrieven of cognossementen dient voorgelegd te worden;
5. de plaats van herkomst;
6. de naam van de makelaar en deze van de consignataris der lading;
7. de dag en het uur van aankomst.

Deze kennisgeving moet geschieden:

- a) met betrekking tot de vaartuigen met bestemming voor de havendam: ten kantore van de havenmeester (havendam);
- b) met betrekking tot de vaartuigen met bestemming voor de achterhaven in Zeebrugge of het zeekanaal; ten kantore van de zeesluis.

Deze kennis geschiedt door middel van daartoe bestemde formulieren die door het havenbestuur beschikbaar gesteld worden.

Bedoelde verklaring wordt, bij aankomst en bij vertrek der vaartuigen die door de zeesluis varen, in het daarvoor bestemde register, dat bij de sluismeester berust, door de kapitein of door de stuurman ondertekend.

Art.11- De kapitein of stuurman der vaartuigen met bestemming voor de haven van Brugge of de vertegenwoordigers der rederijen zijn gehouden, onmiddellijk bij aankomst dezelfde inlichtingen te verstrekken, ten kantore van de zeesluis, en ten kantore van de havenmeester in Brugge.

Art.12- De kapiteins zijn gehouden, hetzij persoonlijk, hetzij door tussenkomst van de makelaar of de agent van hun rederij, aan de havenmeester van de haven voor dewelke zij bestemd zijn een ligplaats aan te vragen voor het lossen of laden van hun vaartuig.

Art.13- Ook voor hun vertrek zijn de kapiteins of hun stuurlieden gehouden, te bevoegden kantore als in vorig artikel aangeduid, aangifte te doen betreffende de tonnenmaat, de aard en het gewicht van de lading, en de haven van bestemming.

Afschrift van de vrachtbrieven of cognossementen dient voorgelegd te worden.

Deze aangifte mag gedaan worden door de makelaars of agenten van de rederij.

Art.14- De vaartuigen moeten de plaats innemen welke hun door de havenmeester zal aangewezen worden; bovendien moeten zij zich in alle omstandigheden verplaatsen volgens zijn bevelen en mogen zij zich niet verplaatsen zonder zijn toelating.

Bij overtreding der bepalingen van vorige alinea is de havenmeester bevoegd van ambtswege de door hem bevolen orde te herstellen en de daartoe vereiste verrichtingen zullen uitgevoerd worden voor rekening en gevaar van de kapitein van het in overtreding zijnde vaartuig. Dit vaartuig zal ambtshalve door de havenmeester aan de ketting gelegd worden, en zal de haven niet mogen verlaten, vooraleer de onkosten en in voorkomend geval, de schade betaald te hebben welke uit het overtreden der door hem ontvangen bevelen zouden ontstaan zijn.

Art.15- Elk vaartuig zal steeds een genoegzaam aantal vakkundige wachtlieden aan boord hebben om de door de havenmeester bevolen bewerkingen onmiddellijk uit te voeren en om dag en nacht voor de veiligheid in te staan.

Art.16- Het is verboden op gelijk welke wijze de kunstwerken, de inrichtingen en toerusting van de havens te beschadigen.

Het is verboden met boothaken te stekken in het paalwerk, het metselwerk, de kantstukken of de stenen glooiingen van de dokken en van het kanaal.

Art.17- De kapiteins zullen op de kaaien geen kabels, kettingen noch andere voorwerpen mogen plaatsen die van aard zijn het verkeer te beletten of te belemmeren.

Art.18- De vaartuigen welke zich in de haven bevinden zullen verplicht zijn, 's zondags en op de wettelijke feestdagen, hun natievlag van zonsopgang tot zonsondergang te hijsen. Op Goede Vrijdag zullen zij hun vlag halftop hijsen. Zij zullen de grote bevlagging hijsen wanneer zij daartoe door de havenmeester verzocht worden.

Bij het in- en uitvaren der haven zullen zij de vlag van hun natie hijsen.

Art.19- Het is verboden aan de zijden der aan de kaai gemeerde vaartuigen, vloten te leggen of aan de romp enige kalfatering, breeuwing of dergelijke bewerking te verrichten. Deze bewerkingen zullen op een werf of op de door de havenmeester aan te wijzen plaats uitgevoerd worden.

Art.20- Het is slechts toegelaten vuur aan boord te maken mits de voorschriften van de havenmeester na te komen.

Art.21- Tussen zonsondergang en zonsopgang kan het verboden worden aan boord vuur te maken.

Art.22- Het is ten allen tijde streng verboden pek, teer, hars, olie, vernis of soortgelijke stof te heten, of deze stof door middel van vuur te bereiden, op kaai of aan boord, zolang de vaartuigen in de dokken verblijven.

Deze bewerkingen, alsook het verdelgen door verstikking van ratten, muizen, ongedierte enz..., mogen alleen geschieden op de plaats en op de wijze door de havenmeester aangewezen.

Art.23- Het is verboden te roken binnen de omheining van de haven, overal waar dit verbod aangeplakt is.

Art.24- Het is verboden alle licht te gebruiken ter uitzondering van het elektrisch licht, in de delen van de haven alwaar dit laatste geplaatst is.

Art.25- Vaartuigen welke ontplofbare stoffen aan boord hebben moeten de desbetreffende bijzondere verordening opvolgen.

Schepen geladen met springstoffen, moeten, onmiddellijk na geladen te zijn, uit de haven vertrekken. Daarenboven mogen de te laden producten op de kaai slechts aangevoerd worden, juist vóór het ogenblik van inscheping; de geloste waren moeten ook onmiddellijk van de kaaien, buiten het havengebied weggevoerd worden; er mogen geen springstoffen op kaai vertoeven.

Art. 26- Wanneer brand aan boord van een vaartuig ontstaat moet dit spoedig van alle andere vaartuigen verwijderd en desnoods door zijn kapitein of door de wachtlieden van de kaaien verwijderd worden. Deze moeten onmiddellijk de havenmeester verwittigen.

Art. 27- Het is verboden in de havens ballast te lossen of te laden, tenzij op de plaatsen door de havenmeester aangewezen. De nodige en doeltreffende voorzorgen zullen moeten genomen worden om het storten van ballast in de haven of langs de kaaien te voorkomen.

Art. 28- Gedurende het laden, lossen, op kaai brengen of verwerken der koopwaren, of voorwerpen welke mogelijks ongevallen zouden kunnen veroorzaken, moeten de kapiteins of andere personen met deze bewerkingen belast, de kaaipalen en de meerpalen met planken bedekken teneinde er alle beschadiging of schending van te beletten.

Art. 29- Het vloten van hout mag alleen mits bijzondere toelating en volgens de aanduidingen van de havenmeester geschieden.

Alle voorzorgen moeten genomen worden om te voorkomen dat het hout zou wegdrijven of de scheepvaart hinderen.

Art. 30- De havenmeester is bevoegd het vloten van hout onmiddellijk te doen staken, indien hij oordeelt dat de te water gelaten hoeveelheid hout te groot is.

Het hout dat weg zou drijven, moet onmiddellijk uit het water gehaald worden.

Art. 31- De eigenaars en consignatarissen zijn aansprakelijk voor alle schade die aan de bouwwerken, aan het materieel, aan de werktuigen en aan de kunstwerken, alsmede aan derden toebehorende voorwerpen zou veroorzaakt worden door de aanwezigheid van, of botsingen met, weggedreven hout.

Wanneer weggedreven hout de scheepvaart zou verhinderen of belemmeren, zullen de eigenaar en de consignataris van het hout gehouden zijn de onkosten te betalen welke de ambtshalve, door de maatschappij ten behoeve van het spoedig herstellen van de normale toestand genomen maatregelen zouden veroorzaken.

Art. 32- Het is verboden, binnen de haven en binnen de grenzen van de inrichtingen der maatschappij, sterke dranken of eetwaren te verkopen en hiermee te leuren.

KAPITTEL II

Reinheid der wegen en der haveninrichtingen

Art.33- Het is verboden:

1. wat ook te werpen in de wateren van het kanaal en der dokken;
2. te baden in de dokken of in het zeekanaal, of er te vissen zonder schriftelijke toelating van de maatschappij;
3. linnen, klederen, vellen, zakken, inpakking, stoffen of andere voorwerpen, van welke aard ook, te wassen of te spoelen in de dokken of in het zeekanaal;
4. as, afval, veegsel of vuilnis van de vaartuigen voortkomend, elders te leggen dan op de plaatsen daartoe aangeduid.

De meester-timmerlieden zullen, bij het herstellen en kalfateren van hun vaartuigen, ervoor zorgen dat de afval niet in het water valt, maar verzameld en op de aangeduide plaatsen aan wal gebracht wordt.

Art. 34- Elk voorwerp dat in het kanaal of in de dokken gevallen of geworpen is en al wat op de dijken of kaaien werd gelegd, zal op het eerste bevel van de havenmeester of van zijn plaatsvervangers moeten weggenomen worden. In geval van weigering of van vertraging in het wegnemen zal, door de zorgen van laatstgenoemde, ambtshalve tot dit wegnemen overgegaan worden op kosten van de overtreder.

Art. 35- Tenminste éénmaal daags en ook na iedere lossing of lading, zijn de kapiteins gehouden de kaai vóór hun vaartuig te doen vegen.

Vuilnis, overblijfselen en afval moeten in gesloten bakken bewaard worden, om gestort te worden in de karren van de openbare reinigingsdienst.

Art. 36- As, sintels, veegsel en ander afval die aan boord van de in de haven verblijvende vaartuigen werden bewaard, zullen, mits bijzondere aan te vragen toelating, op de daarvoor door de havenmeester aan te wijzen plaats mogen gestort worden.

Indien deze toelating niet wordt gegeven, zullen bedoelde stoffen aan boord bewaard worden tot het vaartuig de territoriale wateren zal verlaten hebben.

Vóór het spoelen van het dek moet dit laatste geveegd worden en het veegsel zal verzameld en bewaard worden overeenkomstig het bepaalde in lid 2 van het bovenstaand artikel 35, dit om te voorkomen dat dit met het water over boord zou vloeien.

Art. 37- Vaartuigen met mazoutolie, benzine, petroleum of andere vetstoffen geladen, mogen in geen geval of onder enig voorwendsel, de stoffen en afval voortkomende van het reinigen van hun tanks in de wateren van de haven storten.

Art. 38- Stoom of heet water voortkomende van lieren (winches), ankerspillen en andere stoomtuigen mag slechts afgevoerd worden door middel van rechtstaande, minstens 2m50 hoge pijpen.

Art. 39- De ballasttanks zullen zodanig geledigd worden dat het water niet op de kaaïen of op de langsijde gemeerde vaartuigen gestort worden.

Art. 40- De voor de uitloop van de W.C. bestemde openingen zullen zo nodig door middel van een plaat afgesloten worden om te beletten dat de vuilnis op de kaaïen of op de naastliggende vaartuigen zou vallen.

De overtreder is aansprakelijk voor de schade en onkosten die uit het verwaarlozen van dit artikel en van de vier voorgaande artikels zouden voortvloeien.

KAPITTEL III

Aanleggen der vaartuigen

Art. 41- De vaartuigen mogen alleen aan de daarvoor bestemde ringen of palen vastgemeerd worden.

De kapiteins die aanleggen door middel van ketens, zijn verplicht deze met touwwerk of ander geschikt omhulsel te omwinden, teneinde het stenen kroonwerk der kaaien, de schutpalen en meerpalen tegen alle beschadiging te vrijwaren.

Art. 42- De vaartuigen en vlottende voorwerpen moeten zodanig gemeerd worden dat hun veiligheid, alsook deze van de haven, verzekerd is en zij mogen in niet meer dan drie rijen gemeerd worden. Aan de langs het zeekanaal gebouwde kaaien mogen alleen binnenschepen in twee rijen gemeerd worden.

De maatschappij behoudt zich het recht voor, van deze regel te laten afwijken, wanneer een zeeschip of een binnenschip moet overladen op lichter, of inladen uit lichter.

Het meren der vaartuigen aan de kanaaldijk, rechtover deze kaaien gelegen, is verboden.

Art. 43- De aan de staketsels of aan de kaaien liggende vaartuigen en degene die langs andere vaartuigen gemeerd liggen, moeten de zijden langs dewelke zij aanliggen, behoorlijk beschut hebben.

De kapiteins zijn verplicht de boeglijnen en meertouwen of kabels van de andere vaartuigen te ontvangen en te vieren om de bewegingen van de andere vaartuigen te vergemakkelijken.

Art. 44- De vaartuigen die langs de kaaien van de havendam of van de binnenhavens gemeerd liggen en die door middel van een loopbrug met de wal verbonden zijn, moeten 's nachts deze loopbrug behoorlijk verlichten. De loopbrug zal voorzien zijn van een dubbele borstwering en, wat de veiligheid betreft, aan alle eisen beantwoorden.

Art. 45- Elk vaartuig of vlottend voorwerp dat, uit welke oorzaak ook, in gevaar van zinken verkeert, moet aanstonds stilgelegd of verwijderd en gemeerd worden, op de plaats door de havenmeester aan te wijzen, derwijze dat de scheepvaart of de uitbating van de kaaien er niet door benadeeld wordt.

Indien de kapitein van het in gevaar verkerende vaartuig of zijn stuurman aan deze verordening tekort komt, zal de havenmeester ambtshalve, en zonder uitstel, de nodige maatregelen nemen om de scheepvaart te verzekeren en de bedrijvigheid van de haven te vrijwaren.

Deze maatregelen zullen genomen worden op kosten en gevaar van de eigenaar van de vaartuigen.

Art.46- Indien in de passen, de vaargeulen, de rede, de sluizen, het kanaal en de dokken vaartuigen stranden of zinken, zullen zij in de kortst mogelijke tijd moeten vlot gemaakt of vernietigd worden.

Het vlotmaken, vernietigen of verwijderen zal binnen de vierentwintig uren na het ongeval moeten begonnen worden door de zorgen van de kapitein van het verongelukte vaartuig. Bij het in gebreke blijven, zal van ambtswege daartoe door de maatschappij, voor rekening en gevaar van de eigenaars der vaartuigen, overgegaan worden, onverminderd desgevallend alle schadeloosstelling.

KAPITTEL IV

Toegang tot de haven

Art.47- Het beluik van de haven is elke dag geopend van 7 tot 12 uur en van 13 tot 18 uur, met uitzondering van de zon- en wettelijke feestdagen, en behoudens de verlengingen door de havenmeester toegestaan.

Art.48- De haven is slechts toegankelijk voor de personen die er door hun ambt, hun zaken of bezigheden geroepen zijn.

De maatschappij behoudt zich het recht voor bijzondere schikkingen te nemen om de toegang tot de haven te regelen.

Art.49- De werklieden die binnen het beluik van de haven gebezigd worden, mogen er geen sterke dranken inbrengen noch verbruiken. Zij moeten zich voegen naar de bepaling van deze verordening.

Elke werkmán die hiearaan zou tekort komen, of die zich in staat van dronkenschap zou bevinden of die zich niet zou voegen naar de bevelen van de havenmeester zal, hetzij voor zekere tijd, hetzij voor altijd, buiten het beluik van de haven kunnen gesloten worden.

Art.50- Ieder scheepsmakelaar, consignataris of eigenaar der lading heeft steeds het recht, mits de bepalingen van het onderhavig kapittel op te volgen, de werklíeden uit te kiezen welke hij wil bezigen voor het laden, lossen, aan kaai brengen of voor het verwerken van de koopwaren.

KAPITTEL V

Laden en lossen der koopwaren

Art.51- Degenen die in de haven koopwaren laden, lossen, nederleggen of vervoeren zijn verantwoordelijk voor elk persoonlijk ongeval en voor alle schade, aan de goederen, aan de instellingen of het tuig der haven veroorzaakt door hun eigen schuld of die van hun onderhorigen of nog door iets dat onder hun toezicht staat.

Art.52- Alle schade aan één of ander deel der instellingen, aan het materieel of de uitrusting van de haven toegebracht, zal onmiddellijk, door de zorgen der maatschappij, op kosten van degene die verantwoordelijk is, hersteld worden.

Art.53- Zonder bijzondere toelating van de havenmeester is het streng verboden te laden of in de loodsen der haven te plaatsen, alle harsachtige of licht ontvlambare stoffen en, in het algemeen, alle koopwaren die nadeel of gevaar kunnen bijbrengen of kwalijk rieken.

Deze koopwaren mogen geladen of op de kaaien gelegd worden, doch mogen er niet verblijven.

In geval deze verordening niet opgevolgd wordt, is de havenmeester bevoegd de koopwaren ambtshalve te doen verwijderen op kosten en gevaar van hun eigenaar of hun consignataris.

Art.54- De plaats en de wijze van stapelen der koopwaren wordt door de havenmeester bepaald.

De stapelaars, consignatarissen of eigenaars der koopwaren zullen de bevelen en aanduidingen van de havenmeester moeten opvolgen.

Zij zullen het gewicht en de aard van de uit spoorwagens geloste goederen, volgens voorgelegde vrachtbrief, aangeven: zoniet zal, bij het eerste verzuim, het maximum laadvermogen van de spoorwagen aangerekend, en, bij herhaling, het lossen op het beluik van de haven verboden worden.

Art.55- De plaatsen op de kaai bestemd voor de vrachtwagens en andere voertuigen worden door de havenmeester aangeduid.
Het is verboden deze aldaar te laten vertoeven.

Art.56- Het is verboden koopwaren of andere voorwerpen op de rijwegen en spoorlijnen te leggen of te laten storten; dit verbod betreft eveneens een strook van één meter vijftig breedte aan beide zijden van alle spoorlijnen.

Art.57- De maatschappij erkent geen aansprakelijkheid voor averij, beschadiging, verlies, wegnemen of stelen van de koopwaren op de kaaïen of in de loodsen geplaatst; ook niet voor brand of voor de gevolgen van de middelen aangewend ter bestrijding daarvan.

De maatschappij behoudt zich het recht voor de huurovereenkomst voor het stapelen van goederen in loodsen of op terreinen te verbreken, bijaldien de in huur genomen gronden of loodsen niet benuttigd worden.

KAPITTEL VI

Uitrusting van de haven

Art.58- De maatschappij erkent geen aansprakelijkheid voor enig ongeval, noch voor schade aan personen of aan vaartuigen, koopwaren, zaken of goederen, door de kranen en ander tuig van de haven of het gebruiken ervan veroorzaakt.

Art.59- Zij die begeren gebruik te maken van de kranen of het ander tuig van de haven, moeten een schriftelijk verzoek bij de havenmeester indienen.

In die vraag moet vermeld worden:

1. het tuig dat moet gebruikt worden;
2. het nummer van het tuig;
3. het gewicht en de aard van de te behandelen koopwaren;
4. de dagen en uren op dewelke het werk moet verricht worden;
5. de naam van het vaartuig en de plaats in de haven waar het moet benuttigd worden.

Deze vraag moet datum en handtekening dragen.

Art.60- De kranen moeten tenminste drie uur op voorhand aangevraagd worden. Uitzondering kan door de havenkapitein toegestaan worden voor dringende gevallen.

De kranen moeten ingeschreven worden ten kantore van de havenmeester, tussen 8 en 12 uur, alsook tussen 14 en 16 uur. Geen inschrijving zal ontvangen worden buiten deze uren. Kranen welke op zon- of feestdagen moeten werken zullen daags tevoren moeten ingeschreven worden.

Art.60 bis-Een aangevraagde kraan kan door de aanvrager afbesteld worden zonder het betalen van een vergoeding aan de M.B.Z., indien de afbestelling gebeurt binnen de diensturen (op alle werkdagen tussen 8 en 12 uur en tussen 14 en 16 uur) en bijaldien de afbestelling gebeurt minstens drie uur vóór het uur van gebruik, voorzien bij de bestelling van de aangevraagde kraan. In de andere gevallen is door de aanvrager een vergoeding aan de M.B.Z. te betalen.

Art.61- Elke aanvraag wordt bij haar ontvangst in volgorde ingeschreven. Bij aanvaarding van de aanvraag wordt een bewijsbriefje aan de machinist van de kraan afgegeven. Laatstgenoemde mag het werk niet aanvangen vóór hij dit bewijsschrift heeft ontvangen.

Art.62- Indien de werkzaamheden van een kraan of van een havenwerktuig anders dan ten gevolge van een onvoorzien geval of van overmacht onderbroken worden, zal de verhuring van rechtswege geschorst worden en de kraan of het havenwerktuig ter beschikking van de in het register van de havenmeester eerstvolgende ingeschrevene gesteld worden.

Indien hij wenst een andere kraan te bekomen, zal de opgezegde gebruiker opnieuw moeten inschrijven op de manier bij art. 59 bepaald.

A. Indien een gevraagde kraan niet door de aanvrager in gebruik wordt genomen op het bij de bestelling gevraagde uur, dan wordt:

- a) wanneer het schip, waarvoor de kraan gevraagd werd, aan de kaai ligt, de verhuring aangerekend vanaf het bestelde uur;
- b) wanneer het schip, waarvoor de kraan gevraagd werd, nog niet aan de kaai ligt, is door de aanvrager een vergoeding aan de M.B.Z. te betalen vanaf het bestelde uur tot aan het uur dat het schip aanligt.

B. Indien een gevraagde kraan in gebruik genomen is, en dat gedurende het gebruik de laadoperaties van het schip dienen stopgezet voor meer dan een uur omdat de aan te voeren goederen een onderbreking ondervinden, dan is gedurende de wachtperiode een vergoeding te betalen.

Art.63- De kraanmannen staan, zolang de verhuring der kranen duurt, in dienst van de stouwers, en generlei verantwoordelijkheid mag ten laste van de maatschappij gelegd worden, noch uit hoofde van de slechte uitvoering van het werk, noch wegens averij, overliggen of gelijk welke andere schade.

Eventuele schade, aangericht aan een kraan in huur of aan andere uitrustingen of inrichtingen van de maatschappij, valt ten laste van de huurder.

De huur der kranen duurt tot:

- a) deze vast aan de looprails gehecht zijn;
- b) de voedingskabel opgeborgen is, en
- c) de kraan terug in de toestand gebracht is zoals ze in huur werd gegeven.

(Dit begrijpt, onder andere, het afdoen van alle materieel dat aan de kraan door de gebruikers aangebracht werd om de laad- en losoperaties uit te voeren).

Nochtans kan voor het laatste punt c) een uitzondering door de havenkapitein toegestaan worden indien de gebruiker van de kraan deze kraan terug toebedeeld krijgt voor een eerstvolgende periode en indien daardoor geen moeilijkheden oprijzen voor eventueel andere gebruikers.

Indien nochtans na het akkoord gegeven door de havenkapitein toch onverwacht moeilijkheden oprijzen dan is de gebruiker, waarvan het materieel aan de kraan gehecht gebleven is, verplicht een vergoeding te betalen voor de tijd dat ze door de nieuwe huurder niet kon gebruikt worden.

Art.64- Wanneer het aantal op een kaai beschikbare kranen geringer is dan het aangevraagde, geschiedt de verdeling, mits inachtneming van de hiernavolgende grondregel, bij beslissing van de havenmeester:

1. Bij het verdelen van de kranen wordt de voorrang als volgt bepaald:
 - de eerstaangekomen vaartuigen (evenwel zullen de zeeschepen steeds voorrang op de binnenschepen hebben);
 - de vaartuigen op spoorwagens;
 - de spoorwagens op vrachtwagens;
 - de vrachtwagens op de werken op kaai;zelfs indien de laad- en losoperaties begonnen waren.
2. De havenmeester zal rekening houden met de tonnenmaat van elk vaartuig en met het aantal ligdagen vermeld in het vrachtenkontraakt.
3. De voorkeur zal steeds gegeven worden aan vaartuigen die het haventuig gebruiken voor de algehele van hun ladings- of lossingsverrichtingen.

In alle bij deze verordening niet voorziene gevallen zal de havenmeester de kranen en havenwerktuigen verdelen met inachtneming van de omstandigheden en met het doel zowel het algemeen als het particulier belang op de best mogelijke manier te dienen.

De maatschappij erkent geen de minste verantwoordelijkheid uit hoofde van de verdeling van de kranen en van de havenwerktuigen. Het is aan de cliënten verboden zich, op welke grond ook, op enige wijze met deze verdeling in te laten.

Art.65- De maatschappij zal geen vergoeding schuldig zijn wanneer, uit hoofde van de verdeling volgens de orde van inschrijving, vertraging ontstaat; zij wijst alle verantwoordelijkheid af voor het stilvallen, het werken of de nuttigheidsgraad van haar havenwerktuigen.

Art.66- De beweegbare tuigen zullen, door de zorg van de maatschappij, voor de luikgaten van het te laden of te lossen vaartuig geplaatst worden of op de plaats welke door de huurder in zijn aanvraag wordt aangeduid. Wanneer een verplaatsing nodig geacht wordt, zal de huurder deze kunnen verkrijgen mits zich tot de havenmeester te wenden.

Art.67- De kranen en hijstoestellen mogen alleen door de bedienden van de maatschappij of door de door haar goedgekeurde personen in werking gebracht worden.

De huurder evenwel zorgt voor het goed behoud van de voedingskabel van de kraan en verplaatst desgevallend zelf het steekcontact voor stroomafname gedurende de inhuurneming van de kraan.

Art.68- Het is streng verboden de kranen te overladen, d.i. hen grotere lasten te laten ophijsen dan diegene voor dewelke deze tuigen werden gebouwd.

Bij gebeurlijke betwisting van overlast komt het aan de huurder toe het bewijs te leveren van de naar zijn mening werkelijke belasting van de kraan.

Alvorens enig voorwerp op te halen zal moeten nagegaan worden of het aan alle zijden vrij is, zodat het door geen enkele hinderpaal tegengehouden wordt, en het veroorloofde hefvermogen niet overschreden wordt.

Alle voorwerpen zullen loodrecht opgehaald of afgelaten worden. Het is verboden de keten of de hangkabel te gebruiken om aan die voorwerpen een schuinse richting te geven.

Art.69- Het is verboden door middel van de hijstoestellen spoorwegwagens voort te trekken of op een draaischijf te laten zwenken, en de kranen en andere toestellen te overladen.

In geval één of ander van deze verbodsbepalingen overtreden wordt, zal de verhuring onmiddellijk en van rechtswege verbroken worden.

Art.70- Het werk van de kranen staat onder het toezicht van een door de maatschappij aangestelde bediende. Dit toezicht geschiedt, en de bevelen van deze bediende worden gegeven, buiten enige aansprakelijkheid voor de maatschappij.

Wanneer evenwel de met het toezicht belaste bediende oordeelt dat het voortzetten van het werk gevaar of zwaar ongemak kan opleveren, zal hij bevoegd zijn de werkzaamheden te doen onderbreken, totdat alles wederom terechtgebracht weze.

In geval van onderbreking van het werk, zelfs indien deze te wijten is aan de slechte toestand van de werktuigen, zal de huurder geenszins het recht hebben schadevergoeding te eisen; echter zal de duur van de onderbreking niet in aanmerking komen bij het vaststellen van de huurprijs.

Art.71- De havenmeester mag ten allen tijde het werk van de tuigen laten onderbreken of doen staken.

KAPITTEL VII

Sleepdienst

Art.72- Teneinde de veiligheid van de scheepvaart in de rede, in het kanaal en in de dokken te verzekeren en er de verplaatsing der vaartuigen te vergemakkelijken, stelt de maatschappij sleepboten te hunner beschikking tegen het van kracht zijnde tarief. De sleepboten verrichten ook de verplaatsingen van ambtswege.

Art.73- Het gesleepte vaartuig moet zelf de sleeptros leveren

Art.74- De kapitein van het gesleepte vaartuig heeft het bevel over de sleep; de kapitein van de sleepboot staat uitsluitend onder zijn leiding en onder zijn bevelen; de gesleepte beveelt al de uit te voeren bewegingen.

Op mechanisch gedreven vaartuigen worden de bevelen overgegeven door middel van seinen met de stoomfluit of sirene, als volgt:

- Seinen bestemd voor de vóórsleepboot (t.t.z. de sleepboot vastgemaakt aan het voorschip van het opgesleepte of geassisteerde vaartuig):

Eén lange + één korte stoot:	neem of geef de sleeplijn
Eén korte stoot	trek naar stuurboord
Twee korte stoten:	trek naar bakboord
Drie korte stoten	trek naar achter
Vijf korte stoten	trek zachtjes
Eén lange stoot	trek naar voor
Twee korte + één lange stoot	stop trekken
Drie lange stoten	los de sleeptros

- Seinen bestemd voor de achtersleepboot (t.t.z. de sleepboot vastgemaakt aan het achterschip van het opgesleepte of geassisteerde vaartuig):

dezelfde seinen als voor de vóórsleepboot, maar voorafgegaan door het sein: één korte + één lange stoot.

Onder korte stoot wordt verstaan, een geluidssignaal van ongeveer 1 seconde duur.

Onder lange stoot wordt verstaan, een geluidssignaal van ongeveer 3 tot 4 seconden duur.

Ieder sleepsein moet steeds door de betrokken sleepboot herhaald worden.

De termen stuurboord, bakboord, voor en achter, hebben altoos betrekking op het gesleepte vaartuig en duiden steeds dezelfde zijde of richting van dit vaartuig aan, onverschillig of het voor- of achteruit vaart.

Zeilschepen en vaartuigen die over geen mechanische geluidsseinen beschikken, zenden hun bevelen aan de tuiboot over door middel van een spreektrumpet.

Art.75- De kapitein die gebruik maakt van een sleper houdt de maatschappij schadeloos voor alle tijdens de uitvoering van het sleepcontract aangerichte schade aan personen, aan de van de sleep deel uitmakende vaartuigen, aan de sleepboot zelf, aan andere vaartuigen, aan de scheepvaartinstellingen, of aan de kunstwerken en aan alle derden, zelfs als deze schade toe te schrijven is aan zichtbare of aan verborgen gebreken van de sleepers, aan het springen van sleeprossen of aan de schuld van de bemanning van de sleepers, of aan enig ander agent of aangestelde van de maatschappij, de schade moge al dan niet veroorzaakt zijn door de sleepers of de gesleepte vaartuigen.

De gesleepte moet de maatschappij voor alle schade, aangericht aan haar haveninstellingen en aan haar kunstwerken, vergoeden, zelfs indien de schade toegebracht of veroorzaakt werd door de sleper.

De gesleepte waarborgt de maatschappij tegen alle verhaal van derden, uit welke hoofde ook, en ziet af van alle rechtsvordering tegen de bemanning van de sleepboot of tegen enig ander agent of beambte in dienst van de maatschappij.

Art.76- Indien verscheidene vaartuigen terzelfdertijd gesleept worden, zijn zij solidair jegens de maatschappij verantwoordelijk voor alle schade waarover in het voorafgaand artikel gehandeld wordt, en verplicht haar daarvoor schadeloos te stellen.

Art.77- De sleepers mogen terzelfdertijd zoveel vaartuigen slepen als de kracht van hun machines het hun toelaat.

De gesleepten hebben het bevel over de sleep, ze zullen zich verstaan over de keus van degene onder hen die het bevel zal voeren. Wanneer zij het hierover niet eens kunnen worden, zal het bevel over de sleep worden gevoerd door de schipper van het vaartuig dat de grootste tonnenmaat bezit dat zich het dichtst bij de sleper bevindt.

Art.78- De sleepers staan gedurende dag en nacht ter beschikking van de vaartuigen.

Wanneer er evenwel gesleept wordt tussen 18 uur en 6 uur, ofwel op zon- en feestdagen, wordt het gewone tarief met 25 % verhoogd.

Behoudens gevallen van hoogdringendheid of noodzaak moeten de sleepers door middel van de daarvoor bestemde formulieren schriftelijk aangevraagd worden. Deze formulieren dienen op het kantoor van de havenmeester of van de sluismeester tussen 8 en 16 uur afgegeven te worden.

Art.79- Het gesleepte vaartuig mag de dokken, de sluisen of de rede slechts verlaten na betaling, tegen ontvangstbewijs, der sleepkosten.

Art.80- De maatschappij wijst alle verantwoordelijkheid af wegens de uitvoering van het onderhavig reglement en eveneens in geval van onderbreking of verhindering van de sleepdienst, welke er ook de oorzaak van zijn moge.

Art.81- De sleepdienst wordt uitsluitend door de maatschappij verzekerd. Indien aan een vreemde sleepboot toelating verleend wordt, een sleepprestatie te verrichten, is aan de maatschappij een vergoeding te betalen, gelijk aan het sleepgeld dat anders zou aangerekend worden; in dat geval wordt de sleper, die deze prestatie verricht, van het inkomrecht vrijgesteld.

Een binnenschip, voorzien van een eigen opduwer, is, op gebied van sleepdienst, te aanzien als een motorbinnenschip.

Art.82- De kapitein of schipper van het gesleepte vaartuig zal over de veiligheid van de onder zijn bevel gestelde sleepboten waken en is er aansprakelijk voor.

Het is hem namelijk verboden de schroef van zijn vaartuig te laten werken indien deze verrichting gevaar opleveren zou voor de sleepers. Hij zal in elk geval de sleepers hiervan vooraf moeten kennis geven.

Art.83- Geen afwijking van onderhavige verordening zal toegestaan worden, tenzij deze vooraf door de raad van bestuur van de maatschappij goedgekeurd is.

KAPITTEL VIII

Algemene Bepalingen

Art.84-In het algemeen en in alle bij deze verordening niet voorziene gevallen zullen de kapiteins en de personen, welke zich binnen het beluik van de haveninstellingen van de maatschappij bevinden, zich naar de bevelen en onderrichtingen van de havenmeester gedragen.

Art.85- De maatschappij wijst alle aansprakelijkheid af voor enig ongeval, dat aan personen en goederen binnen het beluik van haar instellingen zou overkomen.

Personen die zich om enige reden binnen dit beluik bevinden en verblijven of er zich verplaatsen, doen zulks op eigen verantwoordelijkheid.

Art.86- De diepten in de vaargeulen, in de passen, in het zeekanaal en in de dokken, alsmede langs de kaaien, staketsels, enz. zijn niet gewaarborgd.

Art.87- De rechten, taksen en onkosten, van ambtswege gedaan, alsmede de kosten voor schadegevallen, zijn door de consignatarissen, de scheepsmakelaars en de eigenaars gezamenlijk verschuldigd. De vaartuigen en de koopwaren mogen ingehouden worden, om de betaling van deze rechten en onkosten te waarborgen.

De rechten en taksen van alle aard zullen, voor het wegnemen der koopwaren en volgens de rekeningen door de Rekenplichtige Dienst opgemaakt, ten burele van de M.B.Z., Louis Coiseaukaai, 2 in Brugge, moeten betaald worden. Er wordt nochtans uitzondering gemaakt voor de havenrechten die geheven worden aan de verbindingssluis tussen de Oostendse vaart en het zeekanaal, voor het doorvaren van de binnenscheepen. Deze taks wordt bij het versassen ontvangen, tegen kwijting, door de sluismeester.

November 1966.