



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer  
Maritiem Vervoer



# Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden

(koninklijk besluit van 4 augustus 1981)

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen .....	3
Sectie 1. Toepassingsgebied .....	3
Sectie 2. Begripsomschrijvingen .....	4
Hoofdstuk II. Scheepvaartregelen.....	7
Sectie 1. Algemene bepalingen.....	7
Sectie 2. Scheepvaartbewegingen .....	11
Sectie 3. Lichten, dagmerken en seinen.....	12
A. Vaartuigen.....	12
B. Vaste kunstwerken .....	14
C. Wrakken en gezonken vaartuigen .....	14
Sectie 4. Verplichtingen van eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers van vaartuigen .....	14
Hoofdstuk III. Bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren.....	16
Hoofdstuk IV. Instandhouding van scheepvaartwegen, havens en de stranden van de Belgische kust.....	20
Hoofdstuk V. Overheidsmaatregelen.....	23
Hoofdstuk VI. Diverse bepalingen .....	24
A. Pleziervaart en strandvisserij .....	24
B. Andere activiteiten .....	25
Hoofdstuk VII. Eindbepalingen .....	26
Bijlage 1 (art. 15, § 1).....	29
Bijlage 2 (art. 15, § 2).....	30
Bijlage 3 (art. 15, § 2).....	31
Bijlage 4 (art. 15, § 2).....	32
Bijlage 5.....	33
Bijlage 6.....	34
Bijlage 7.....	38
Bijlage 8.....	43
Bijlage 9.....	44

# Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

## Sectie 1. Toepassingsgebied

### Artikel 1<sup>1</sup>

Dit reglement is van toepassing in de Belgische territoriale zee, in de havens en op de stranden van de Belgische kust. Dit reglement bevat bepalingen ter omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

### 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 12 zeemijlen (22.224 m) te rekenen hetzij vanaf de laagwaterlijn van deze kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen 12 zeemijlen vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten 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 hoofden der staketsels van de vaargeul tot het benedenhoofd van de sluis van de Handelsdokken, enerzijds, en tot de benedenhoofden van de sluizen van Slijkens, 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 Montgomery dok tot aan de Mercatorsluis en van het tijdok van de vissershaven;
- 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 zeewaartse punten van de havendammen tot de benedenhoofden van de sluizen, 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 sluizen der achterhaven, met inbegrip van alle ermede in verbinding staande 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.

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

---

<sup>1</sup> Art. 8 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

## Sectie 2. Begripsomschrijvingen

### Artikel 3<sup>2</sup>

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 (bericht aan zeevarenden nr. 1 – afgekort B.a.Z. nr. 1);
- 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 vervangt;
- 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 de wet van 24 november 1975;
- 9° **Voorschrift**: één van de voorschriften van de internationale bepalingen gevoegd bij het in 8° bedoeld Verdrag;
- 10° **Helder licht**: licht dat onder normale weersomstandigheden op een afstand van ten minste 2 zeemijlen (3.704 m) zichtbaar is.
- 11° **Exploitant**: eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een vaartuig, daaronder mede begrepen de kapitein;
- 12° **Vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert**: ieder vaartuig dat de volgende stoffen vervoert:
  - stoffen als omschreven in de I.M.D.G.-Code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de I.M.O. Bulk Chemical Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de I.M.O. Gas Carrier Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;
  - stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de I.M.O. Bulk Chemical Code of paragraaf 1.1.6 van de I.M.O. Gas Carrier Code;
  - oliesoorten als omschreven in bijlage I van het Marpol Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het Marpol Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het Marpol Verdrag.
- 13° **I.M.O.**: Internationale Maritieme Organisatie;
- 14° **I.M.D.G. Code**: de meest recente versie van de Internationale maritieme Code voor gevaarlijke goederen opgemaakt door de I.M.O. en van artikel 108 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;
- 15° **I.M.O. Gas Carrier Code**: de meest recente versie van de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O., en deze van het ministerieel besluit van 17 juli 1981 betreffende

---

<sup>2</sup> 11°, 12°, 14°, 16°, 20° t.e.m. 31°: Art. 9 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

aanvullende voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren;

- 16° **I.M.O. Bulk Chemical Code**: de meest recente versie van de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O. en deze van het ministerieel besluit van 24 juni 1975 betreffende aanvullende voorschriften voor schepen die gevaarlijke stoffen in bulk vervoeren;
- 17° **Marpol Verdrag**: de meest recente versie van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978.
- 18° **INF-Code**<sup>3</sup>: de meest recente versie van de IMO-Code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een schip.
- 19° **"IMO-resolutie A.851(20)"**<sup>4</sup>: resolutie 851(20) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen door de vergadering tijdens haar twintigste zitting op 27 november 1997 betreffende de algemene beginselen voor de positie-indicatie voor schepen en de meldingsvoorschriften, met daarin begrepen de richtlijnen betreffende de melding van incidenten waarbij gevaarlijke goederen, schadelijke substanties en/of zeeverontreinigende stoffen betrokken zijn.
- 20° **Verlader** : de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;
- 21° **Adres** : naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een vaartuig, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het vaartuig;
- 22° **Traditionele schepen** : historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;
- 23° **Ongeval** : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;
- 24° **Maatschappij** : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- 25° **SOLAS-verdrag** : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen;
- 26° **ISM-code** : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- 27° **BC-code** : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;
- 28° **Verkeersbegeleidingssysteem (VBS)** : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in

---

<sup>3</sup>Art. 1 Koninklijk besluit van 9 december 1998 tot wijziging van : 1° het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 2° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 3° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996, *B.S.* 25 december 1998.

<sup>4</sup> Art. 1 Koninklijk besluit van 25 juni 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 4 augustus 2001.

het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;

- 29° **Scheepsrouteringssysteem** : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;
- 30° **Agent** : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een vaartuig informatie te verstrekken;
- 31° **de Minister** : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.

#### **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. Scheepvaartregelen

## 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.

§ 2. De haven van Blankenberge is alleen toegankelijk voor pleziervaartuigen.

### **Artikel 6**

In de havens van de Belgische kust gelden voor de binnenschepen artikel 1, achtste lid, artikel 2, eerste en tweede lid, en de artikelen 4, 5, 7 en 8 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

### **Artikel 7**

§ 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 50 m leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§ 2.<sup>5</sup> Opgeheven.

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

### **Artikel 7bis**<sup>6</sup>

De reder of beheerder van een vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar een haven van de Belgische kust, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het vaartuig de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd, aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest de in bijlage 8 bedoelde informatie mee.

---

<sup>5</sup> Art. 33§2 Koninklijk besluit van 4 juni 1999 : 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 14 augustus 1999.

<sup>6</sup> Art. 10 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

### **Artikel 7ter**<sup>7</sup>

Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrapportagesysteem dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, voldoet aan dat systeem en verstrekt dus de vereiste informatie, onverminderd de aanvullende informatie die wordt verlangd overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20).

Het eerste lid is niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

### **Artikel 7quater**<sup>8</sup>

§ 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor vaartuigen gebouwd op of na 1 juli 2002 :

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle op of na 1 juli 2002 gebouwde vaartuigen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, die een Belgische haven aandoen, moeten uitgerust zijn met een automatisch identificatiesysteem dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

§ 2. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor vaartuigen gebouwd vóór 1 juli 2002 :

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle vóór 1 juli 2002 gebouwde vaartuigen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, die een Belgische haven aandoen, moeten uitgerust zijn met een automatisch identificatiesysteem dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen volgens onderstaand tijdschema :

- a) passagiersschepen : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- b) tankschepen : uiterlijk bij de eerste inspectie van de veiligheidsuitrusting na de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- c) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 50 000 of meer : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- d) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 10 000 of meer, maar minder dan 50 000 : uiterlijk 1 juli 2005 of, voor schepen op internationale reizen, op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten;
- e) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 3

---

<sup>7</sup> Art. 11 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

<sup>8</sup> Art. 12 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.



000 of meer, maar minder dan 10 000 : uiterlijk 1 juli 2006 of, voor schepen op internationale reizen, op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten;  
f) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, maar minder dan 3 000 : uiterlijk op 1 juli 2007 of, voor schepen op internationale reizen, op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten.

§ 3. Passagiersschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 300 die worden gebruikt voor binnenlands verkeer worden vrijgesteld van de toepassing van de voorschriften inzake automatische identificatiesystemen.

§ 4. Elk vaartuig dat is uitgerust met een automatisch identificatiesysteem houdt dit te allen tijde operationeel tenzij internationale overeenkomsten, regels of normen voorzien in de bescherming van navigatiegegevens.

§ 5. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

### **Artikel 7quinquies**<sup>9</sup>

Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrouteringssysteem dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en dat mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, maakt van het systeem gebruik overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

### **Artikel 7sexies**<sup>10</sup>

Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het Vlaamse Gewest wordt geëxploiteerd, neemt deel aan dit verkeersbegeleidingssysteem en voldoet aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst

---

<sup>9</sup> Art. 13 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

<sup>10</sup> Art. 14 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;  
b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;  
c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

### **Artikel 7septies**<sup>11</sup>

Vaartuigen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer moeten wanneer zij naar zee varen of zich op zee bevinden of een haven van de Belgische kust aandoen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de prestatienormen van IMO-resolutie A.861 (20) en aan de testnormen zoals vastgelegd in norm nr. 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) overeenkomstig het volgende tijdsschema :

- a) passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- b) ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002 : uiterlijk bij de eerste inspectie op of na de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- c) passagiersschepen, anders dan ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- d) vaartuigen, anders dan passagiersschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Vaartuigen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij naar zee varen of zich op zee bevinden of een haven van de Belgische kust aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat beantwoordt aan de desbetreffende geldende IMO-normen :

- a) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 20 000 en meer, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007;
- b) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer maar minder dan 20 000, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2008.

Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden, anders dan die welke onder klasse A vallen zoals bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement worden vrijgesteld van de eisen met betrekking tot de reisgegevensrecorder.

De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

---

<sup>11</sup> Art. 15 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

## **Artikel 8**

- § 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**

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 soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende of hallucinatieverwekkende 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 de in artikel 13, § 2 voor bovenmaatse zeeschepen voorgeschreven lichten of het dagmerk niet 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 andere 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 baggervaartuig 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 vaartuigen 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 hoogte 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 nemen.
- § 8. Vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 20 m moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden, en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.
- § 9. Zeilvaartuigen mogen niet laveren in de toegangsheulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met 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 redenen van die havens op enigerlei wijze te vissen. Vanaf kunstwerken of aanhorigheden van de havens mag echter

met kruisnetten of lijnen worden gevist in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

## **Artikel 11**

§ 1. De vaartuigen nemen de lig-, 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 of 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**

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

§ 2. Worden niet door de sluisen toegelaten 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 2 tot 6 en in de artikelen 14 tot 16, gedraagt ieder vaartuig zich naar de Voorschriften 20, 22 tot 31 en 33 tot 38 en naar de daarin vermelde Bijlagen.

§ 2. Wanneer de loods het heeft aangewezen, voert elk varende bovenmaats zeeschip in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangseulen tot die havens behalve de lichten die voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn voorgeschreven, drie rondom zichtbare rode lichten loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatst en een dagmerk bestaande uit een cilinder, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 3. Elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 werktuiglijk voortbewogen vaartuigen voorgeschreven, vooraan een tweede wit toplicht. Indien verscheidene werktuiglijk voortbewogen vaartuigen één of meer vaartuigen assisteren, voert elk assisterend vaartuig vooraan een derde wit toplicht. Deze toplichten staan loodrecht onder elkaar.

§ 4. Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die voorzien zijn van een stuurinrichting aan de voorsteven 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 0,60 m middellijn.

De bollen worden op gelijke hoogte en op een onderlinge afstand van ten minste 2 meter gevoerd. Het dagmerk wordt vertoond daar waar het het best kan worden gezien.

Ten opzichte van de Voorschriften en van dit reglement moeten de vaartuigen die dat dagmerk voeren, zich gedragen en door andere vaartuigen worden beschouwd als vooruitvarende schepen en wordt te dien einde hun stuurboord voor bakboord en omgekeerd hun bakboord voor stuurboord gehouden.

§ 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 het 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.

## **Artikel 14**

§ 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. De onderlinge afstand tussen de lichten en dagmerken mag ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,83 m bedragen.

§ 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 gezien kan worden, een geel flikkerlicht voeren.

## **Artikel 15**

§ 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 stilliggen, de in die bijlage voorgeschreven lichten en dagmerk.

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

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort is gemachtigd om, overeenkomstig de eisen van een veilige scheepvaart, de bepalingen in bijlagen 1 tot 4 in overeenstemming te brengen met de internationale normen of overeenkomsten.

## **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 bord met twee horizontale banen van gelijke breedte waarvan de bovenste rood en de 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.

§ 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 het 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 onderlinge afstand van ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. Die lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 1 zeemijl (1 852 m) zichtbaar zijn.

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 door middel van één of meer lichtboeien of tonnen volgens het gecombineerd Kardinaal en Lateraal betonningsstelsel "A" dat in bijlage 7 is bepaald.

§ 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° zijn vaartuig behoorlijk vast te maken of te verankeren;
- 2° het vaartuig zo bij nacht als bij dag te bewaken of te doen bewaken;
- 3° steeds de nodige manschappen aan boord te hebben of onmiddellijk ter beschikking te stellen, om de maneuvres die door de ambtenaren of bedienden van de overheid zouden bevolen worden, onmiddellijk te kunnen uitvoeren.
- 4° 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, onder meer, om het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken;

5° 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 haven in gevaar kan brengen;

6° wanneer het vaartuig gemeerd ligt, het buitenste anker, en wanneer het de sluizen nadert 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 onzinkbare wrijfhouten of -worsten;

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 derden 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**

§ 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 vastgemeerd. Het is inzonderheid verboden vaartuigen vast te maken aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaaien, alsook aan gelijk welke bebakeningsinrichting.

§ 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. Bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren**

### **Artikel 21**<sup>12</sup>

- § 1. Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die vertrokken zijn uit een haven buiten de Gemeenschap gelegen met als bestemming een kusthaven, mogen die haven pas binnenvaren op voorwaarde dat de exploitant uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn, de havenkapiteinsdienst van de bestemmingshaven, alle gegevens zoals voorzien in bijlage 5 heeft medegedeeld.
- § 2. Ten aanzien van de vaststelling of gevaarlijke goederen van klasse I van de I.M.D.G.-Code in massa kunnen exploderen, is het oordeel van het hoofd van de Dienst der Springstoffen van het Ministerie van Economische Zaken bindend.
- § 3. De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op:
- oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt;
  - bunkers van minder dan 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord;
  - vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

### **Artikel 22**<sup>13</sup>

- § 1. Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren vanuit een kusthaven mogen die haven slechts verlaten nadat zij de havenkapiteinsdienst alle gegevens zoals voorzien in bijlage 5 hebben medegedeeld.
- § 2. De bepalingen van paragraaf 1 zijn niet van toepassing op:
- oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt;
  - bunkers van minder dan 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord;
  - vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

### **Artikel 22bis**<sup>14</sup>

§ 1. Vrijstelling van de verplichting tot aanmelding overeenkomstig de artikelen 21 en 22 kan worden verleend voor lijndiensten tussen de havens van de Belgische kust indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :

- de maatschappij die de hierboven bedoelde lijndiensten exploiteert, stelt een lijst van de betrokken vaartuigen op, houdt deze up-to-date en deelt deze mee aan de bevoegde dienst

---

<sup>12</sup> Art. 16 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

<sup>13</sup> Art. 17 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

<sup>14</sup> Art. 18 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.



van het Vlaamse Gewest;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 5 vermelde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest die erom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee deze informatie 24 uur op 24 langs elektronische weg aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest kan worden gestuurd onmiddellijk nadat deze daarom heeft verzocht.

Die vrijstelling wordt toegekend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, controleren regelmatig of aan de voorwaarden van § 1 is voldaan. Wanneer aan ten minste één van deze voorwaarden niet langer wordt voldaan, trekken de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn het voorrecht van de vrijstelling voor de betrokken maatschappij onmiddellijk in.

### **Artikel 23**<sup>15</sup>

Worden met vaartuigen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren gelijkgesteld: vaartuigen die met dergelijke stoffen beladen zijn geweest, maar waarvoor hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de bevoegde overheid nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het vaartuig geen gevaarlijke of verontreinigende stoffen meer bevat.

### **Artikel 24**<sup>16</sup>

§ 1. Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren moeten zich minstens 4 uur voor het aanlopen van of het vertrekken uit een kusthaven melden aan Vessel Traffic Service Scheldemonden.

§ 2. Zij dienen gebruik te maken van de diensten van een loods bevoegd voor het af te leggen traject.

§ 3. De checklist voorzien in bijlage 6 dient bij het aan boord komen van de loods nauwkeurig en waarheidsgetrouw ingevuld te zijn en moet aan hem afgegeven worden.

### **Artikel 25**

De melding bedoeld in artikel 24, § 1, dient te omvatten:

- 1° de gegevens voorzien in bijlage 5 onder de punten 1 tot en met 5 en 9;
- 2° de opgave van broei, brand, schade aan het zeeschip of lading- of een vermoeden daarvan;
- 3° de mededeling van eventuele tekortkomingen of voorvallen die de normale veilige bestuurbaarheid van het zeilschip kunnen verminderen, een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu.

---

<sup>15</sup> Art. 19 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

<sup>16</sup> Art. 20 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

## **Artikel 26<sup>17</sup>**

- § 1. De kapitein van een vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert dient er zorg voor te dragen:
- 1° dat het vervoer geschiedt met inachtneming van de I.M.D.G. Code, de I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, de I.M.O. Gas Carrier Code en de I.M.O. Bulk Chemical Codes;
  - 2° dat aan boord van het zeevaartuig doeltreffende maatregelen zij genomen ter voorkoming en bestrijding van brand overeenkomstig het bepaalde hij of krachtens S.O.L.A.S.;
  - 3° dat in overeenstemming met de eisen van goed zeemanschap de nodige maatregelen worden getroffen en er aan boord schriftelijke instructies aanwezig zijn, conform met de door de I.M.O. terzake gegeven aanbevelingen, die aangeven welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd indien zich een ongeval of een voorval voordoet dat gevaar kan opleveren;
  - 4° dat nadere aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit in aanvulling op de voorzieningen van dit hoofdstuk, worden opgevolgd;
  - 5° dat er steeds marifoonverbinding met de dienst van het loodswezen te Oostende wordt gehandhaafd;
  - 6° dat de voorschriften voor de seinvoering voorzien in bijlage 1 worden toegepast.
- § 2. De kapitein van een zeecontainerschip beladen met vloeibaar gemaakte gassen in bulk die onder de I.M.O. Gas Carrier Code vallen, moet bovendien volgende voorschriften in acht nemen:
- 1° er dienen voldoende bekwame bemanningsleden beschikbaar te zijn om het vaartuig veilig te kunnen manoeuvreren;
  - 2° er dient zekerheid te bestaan dat in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is;
  - 3° er dient onafgebroken marifoon luisterwacht te worden gehouden;
  - 4° de boordradar moet aanstaan;
  - 5° de tanks mogen niet schoongemaakt, ontgast en gespoeld worden zonder toestemming van de bevoegde overheid;
  - 6° het voornemen te ankeren dient te worden gemeld aan de dienst van het loodswezen te Oostende;
  - 7° de bouw en de uitrusting van het vaartuig moeten beantwoorden aan de I.M.O. Gas Carrier Code en er dienen aan boord geldige bescheiden aanwezig te zijn, ten bewijze daarvan en die zijn afgegeven door of vanwege de vlaggestaat en welke steeds op eerste vordering ter inzage dienen te worden afgegeven aan de bevoegde autoriteiten.

## **Artikel 26bis<sup>18</sup>**

§ 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van de Belgische kust niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een vaartuig, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein of de reder of beheerder van een vaartuig een verklaring met de in bijlage 9 vermelde informatie heeft ontvangen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein, de reder of beheerder van een vaartuig te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden lading werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid verklaring werd afgelegd.

---

<sup>17</sup> Art. 21 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

<sup>18</sup> Artikel 22 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

§ 2. § 1 is niet van toepassing op :

- a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

## **Artikel 27**

§ 1. Bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen, dient de gezagvoerder van het schip aan de radarcentrale te Zeebrugge onverwijld informatie te verstrekken over de bijzonderheden van het incident alsmede de gegevens voorzien in bijlage 5.

De meldingsplicht ten aanzien van de gegevens voorzien in bijlage 5 wordt als nagekomen beschouwd indien de gezagvoerder mededeelt welke bevoegde instantie binnen de Gemeenschap deze vereiste gegevens bewaart.

§ 2. De in § 1 bedoelde kennisgeving moet geschieden overeenkomstig I.M.O. resolutie A 851 (20)<sup>19</sup> en vindt ten minste onder alle in die resolutie beschreven omstandigheden plaats.

§ 3. Loodsen die een schip bij het aanleggen, het afvaren of het manoeuvreren begeleiden lichten de radarcentrale te Zeebrugge onverwijld in, wanneer zij gebreken constateren die de veilige vaart van het schip in gevaar kunnen brengen.

---

<sup>19</sup> Art. 2 Koninklijk besluit van 25 juni 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 4 augustus 2001.

## **Hoofdstuk IV. Instandhouding van scheepvaartwegen, havens en de stranden van de Belgische kust**

### **Artikel 28**

- § 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 of 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, onder andere, olie of olieafval 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 bepaald in voormelde machtiging;
  - 4° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, vaartuigen andere dan vissersvaartuigen en pleziervaartuigen op kielbanken, balkroosters en hellingen te plaatsen. De vissersvaartuigen en pleziervaartuigen 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 of 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 meren mag geen gebruik gemaakt worden van kettingen, tenzij deze omkleed zijn met woeling.
- § 4. Iedere kapitein of schipper, die zijn vaartuig voert in wateren die noch door reglementaire bepalingen noch door de betonning 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 29**

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

1° <sup>20</sup> langs de kortste weg van het feit kennis geven aan de dichtsbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid, die onmiddellijk, voor zover het geen ambtenaar van de met de politie te water belaste overheid van de federale politie of van het loodwezen is, deze laatste diensten hiervan op de hoogst stelt;

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

§ 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 dichtsbijzijnde 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 wal gebracht, en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

§ 5. Als niet voldaan is aan de voorschriften van de § 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 § 1, 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.

Van het geborgen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§ 6. De eigenaar, de kapitein of schipper is, onverminderd de toepassing van artikel 46 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel, aan de Staat de terugbetaling verschuldigd van de voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inclus) gedane kosten.

De eigenaar, de kapitein of schipper moet alle sommen terugbetalen welke de Staat voorgeschieden heeft voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inclus).

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

§ 7. De overheid eist vóór alle uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inclus), dat 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 overblijfselen of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door de Staat voorgeschieden 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.

---

<sup>20</sup> Art. 18§1 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, B.S. 16 juli 1999.

§ 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 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 enkel 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 vóór 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 worden vóór alle weghaling of inbezitneming door belanghebbenden.

### **Artikel 30**

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

### **Artikel 31**

Ieder kapitein of schipper, die gelijk welk vast of drijvend bebakeningsinstrument heeft beschadigd dan wel dit uit welke oorzaak ook heeft verplaatst, is gehouden daarvan onmiddellijk per radio kennis te geven aan het naastbijliggend radio-kuststation.

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 32**

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 33**

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

## **Hoofdstuk V. Overheidsmaatregelen**

### **Artikel 34**

- § 1. wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of 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 koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, van de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid.

### **Artikel 35**

- § 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 paragraaf 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 36**

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 VI. Diverse bepalingen

### A. Pleziervaart en strandvisserij

#### **Artikel 37**

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

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op pleziervaartuigen die aan georganiseerde wedstrijden of zeilkursussen 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 een van uit zee waaiende wind.

§ 4. In de havens wordt het uit paragraaf 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, 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 loodswezengebouw;
- b) te Blankenberge: op de mast geplaatst bewesten het vuurtorengedouw.

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 37bis**<sup>21</sup>

Zeilplanken mogen geen zee kiezen bij windkracht 7<sup>22</sup> of meer (op de schaal van Beaufort). Plankzeilen is verboden tussen zonsondergang en zonsopgang.

#### **Artikel 38**

§ 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 Nautisch Directeur van de Dienst van het Loodswezen. Deze vergunning moet ten minste drie weken vóór de vastgestelde datum worden aangevraagd. Deze ambtenaar beslist onverwijld over de aanvraag en bepaalt de voorwaarden waarin de wedstrijden 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 zeilkursussen 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 artikel 10 § 3, 8 en 9.

<sup>21</sup> Art. 1 Koninklijk besluit van 4 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust en van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen, B.S. 22 mei 1999.

<sup>22</sup> Art. 1 Koninklijk besluit van 31 mei 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, wat het windsurfen betreft, B.S. 20 juni 2001.



## **Artikel 39**<sup>23</sup>

- § 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 m.
- § 2. Behalve op de krachtens de eerste paragraaf aangeduide plaatsen mag geen vaartuig, behoudens bij overmacht, het strand of permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken naderen op een afstand van minder dan 200 m.
- § 3. De in dit artikel bedoelde afstand van 200 m wordt gerekend vanaf de laagwaterlijn of vanaf de permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken zoals deze op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten zijn aangegeven.

## **Artikel 40**

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

- 1° buiten de krachtens artikel 32, § 1, aangeduide plaatsen en de zones die door de gemeenteoverheid als badzones worden aangeduid; en
- 2° in een zone waarvan de zeewaartse grens niet verder reikt dan op een afstand van 150 m te rekenen vanaf de laagwaterlijn waarvan sprake in artikel 32, § 3.

Die netten of lijnen worden op afdoende wijze door middel van een of meerdere 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 m. Het vaartuig voert bovendien de lichten en dagmerken bepaald bij Voorschrift 26, c.
- 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.

## **B. Andere activiteiten**

### **Artikel 41**

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 42**

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

### **Artikel 43**

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

---

<sup>23</sup>Art. 1 Koninklijk Besluit van 8 juni 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 16 augustus 2007.

## Hoofdstuk VII. Eindbepalingen

### **Artikel 44**

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 45**

§ 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° <sup>24</sup> De volgende ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart:
  - a) de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole;
  - b) de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;
  - c) de ambtenaren van het loodswezen;
- 3° De ambtenaren van het Bestuur van Douanen en Accijnzen,
- 4° De havenkapiteins, de adjunct-havenkapiteins, de havenluitenanten, de sasmeesters en kaaimeesters 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 toegangseul tot het nieuwe vissersdok van de meest westelijke punt van de noordelijke kaaimuur tot de westelijke punt van de zuidelijke kaaimuur;
  - b) in de toegangseul tot de nieuwe handelsdokken;
  - c) in het tijdok en het Montgomerydok.
- 5° De door de stad Brugge aangestelde havenmeester binnen de grenzen van de vissershaven van Zeebrugge, die voor de uitvoering van dit reglement, aanzien wordt als omvattende het dok der vissersvaartuigen tot aan de buitengrens zijner toegangseul;
- 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 artikel 27 § 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 paragraaf 3, artikel 13, artikel 15, artikel 16, artikel 19 § 1, 7°, artikel 20 § 4, artikel 25, artikel 27 § 1 en artikel 28 § 1 en 3;
- 3° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2° a (zeevaartpolitie): artikel 27 § 3, laatste volzin, artikel 28 § 2, laatste volzin, en artikel 35;

---

<sup>24</sup> Art. 18§2 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, B.S. 16 juli 1999.

4° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, b (loodswezen): artikel 5, § 1, artikel 11, artikel 30 en artikel 31, het voorlaatste artikel voor zover het vertrek plaats heeft vanuit de havens van de Belgische kust.

§ 3. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 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 paragraaf 1, 1° en 2°: artikel 10 § 4, artikel 14, artikel 17 en artikel 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, in artikel 15, in artikel 21, § 1 en 2, 3° en 4°, in artikel 22, §§ 4 tot 10, in artikel 23, in artikel 27, § 2, in artikel 30 en in artikel 32.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, geldt de hiervoren vermelde afwijking niet voor de toepassing van artikel 5, § 1, van artikel 15 en van artikel 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 de sluis te regelen.

§ 5. De in § 1, 5°, bedoelde havenmeester zie 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 koninklijk besluit 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 paragraaf 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 vernoemde personen hun hulp verlenen voor de toepassing van dit reglement.

## **Artikel 46**

§ 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van pleziervaartuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 1968, 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 der schepen. De grenzen van de havens van de kust zijn die welke bepaald zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981.”

§ 2. In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit 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 beoefenen moeten een reddingsvest in goede staat en van een opvallende kleur dragen.”

## **Artikel 47**

Opgeheven worden:

1° het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juni 1977;

2° artikel 7 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

### **Artikel 48**

Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1981.

### **Artikel 48bis**<sup>25</sup>

Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 7quater en 7septies in werking op 1 juli 2007.

### **Artikel 49**

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

---

<sup>25</sup> Art. 23 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.  
*Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden – bijgewerkt tot 8 juni 2007*

## **Bijlage 1 (art. 15, § 1)**

1. Zeeschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren:
  - a) meer dan 100 kg (bruto-gezamenlijk) stoffen van de IMCO-klasse 1, gevarengroep 1.1. en 1.5.;
  - b) meer dan 1.000 kg (bruto-gezamenlijk) stoffen van de IMCO-klasse 1, gevarengroep 1., 1.3. en 1.4. van stoffen van klasse 5.2.;
  - c) meer dan 1.000 kg (bruto-gezamenlijk) blauwzuur, boortrichloride, boortrifluoride, broomwaterstof, chloor, chloorcyamide, chloortrifluoride, diboraan, dicyaan, dimethylamine, ethylamine, ethyleenoxyde, fosgeen, fluor, fluorwaterstof, methylacetyleen/propadieen mengsels, monomethylamine, nitrosylchloride, oliegas, silicium tetrafluoride, stikstofmonoxyde, stikstofmonoxyde-stikstoftrioxyde mengsels, stikstoftrioxyde, trimethylamine, watergas, zoutzuurgas, zwaveldioxyde, zwavelwaterstof,moeten zowel tijdens de vaart als bij stilliggen de navolgende dagtekens en lichten voeren:
  - (i) des daags: de seinvlag B van het Internationale Seinboek met afmetingen van ten minste 130 x 170 cm;
  - (ii) des nachts: twee rondschijnende helder rode lichten op gelijke hoogte, op een onderlinge afstand van 1 m;de lichten moeten ononderbroken licht van gelijke sterkte geven.
2. De dagtekens en lichten moeten worden gevoerd op een plaats waar zij het beste gezien kunnen worden en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.
3. Indien het zicht minder dan 2.000 m bedraagt moeten de voor des nachts voorgeschreven lichten ook des daags worden gevoerd.
4. Het bepaalde is eveneens van toepassing op zeeschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in bulk hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

## **Bijlage 2 (art. 15, § 2)**

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren:

1. 1.000 kg bruto-gewicht, per stof van de navolgende gassen van klasse I d van bijlage A van het A D N R:
  - i) boriumfluoride en fluor van cijfer 3;
  - ii) stoffen van de cijfers 5 en 8 a);
  - iii) chloorwaterstof van cijfer 10;
  - iv) ammoniak van cijfer 14.
2. 5.000 kg bruto-gewicht, gezamenlijk, van brandbare vloeistoffen van categorie Kx van klasse IIIa van bijlage A van het A D N R;
3. 1.000 kg bruto-gewicht, per stof van giftige stoffen vallende onder 1, 2 a), 2 b), 3, 4 a), 12 a), 12 b), 12 d), 13, 14, 31 en 81 van klasse IV a van de bijlage A van het A D N R;
4. 1.000 kg bruto-gewicht, per stof van bijtende stoffen vallende onder 6 a), 7, 9 en 14 van klasse V van de bijlage A van het A D N R,

moeten volgende lichten of het volgend dagmerk voeren: een tussen twee ongeveer 1 m boven elkaar aangebrachte lantaarns verspringend helder rood licht dat in elke lantaarn 20 tot 25 keer per minuut wordt ontstoken en een dagmerk bestaande uit twee boven elkaar aangebrachte rode kegels met de punt naar beneden.

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

## **Bijlage 3 (art. 15, § 2)**

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren:

Meer dan 50 kg bruto-gewicht, per klasse, van stoffen van klasse Ia, Ib, Ic of VII (met uitzondering van stoffen vallende onder Ia, 15°, Ic, 1° a) en VII, 50°) van bijlage A van het A D N R;

moeten het volgend licht of dagmerk voeren:

één helder rood licht en een dagmerk bestaande uit een rode kegel met de punt naar beneden.

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

## **Bijlage 4 (art. 15, § 2)**

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren:

1. Meer dan 5.000 kg bruto-gewicht, per klasse van niet in bijlage 2 begrepen brandbare gassen (F) van klasse Id en van stoffen van categorie K0 en K1 van klasse IIIa;
2. Meer dan 25.000 kg bruto-gewicht, per klasse van stoffen van klasse Ie, II, IIIb, IIIc (met uitzondering van stoffen vallende onder Ie 5), II 12) en 15), IIIb, 1) en 9) tot 11), IIIc, 11), en van stoffen van categorie K2 van klasse IIIa,

moeten het volgend licht of dagmerk voeren:

één helder blauw licht en een dagmerk bestaande uit een blauwe kegel met de punt naar beneden.

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.



## Bijlage 5<sup>26</sup>

Gegevens betreffende de vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren.

1. Naam en roepnaam van het vaartuig en eventueel IMO-identificatienummer of MMSI-nummer.
2. Nationaliteit van het vaartuig.
3. Lengte en diepgang van het schip.
4. Haven van bestemming.
5. Voor een vaartuig dat een haven van de Belgische kust verlaat : verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming.
6. Voor een vaartuig dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar een haven van de Belgische kust vaart : verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie.
7. Geplande vaarroute.
8. De correcte technische benamingen van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-gevarenklasse overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes, in voorkomend geval, de klasse van het vaartuig volgens de INF-code, de hoeveelheden van die stoffen en hun plaats aan boord en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks, de identificatiemerkttekens daarvan.
9. Bevestiging dat zich aan boord een lijst of een manifest of een passend ladingsplan bevindt met een precieze opgave van de vervoerde gevaarlijke en verontreinigende goederen en hun plaats in het vaartuig.
10. Totaal aantal opvarenden.
11. Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

---

<sup>26</sup> Art. 3 Koninklijk besluit van 9 december 1998 tot wijziging van : 1° het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 2° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 3° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996, *B.S.* 25 december 1998 en Art. 24 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

## Bijlage 6<sup>27</sup>

Checklist voor schepen.

A. Identificatie van het schip.

Naam van het schip	Reder	Bouwjaar
Vlag	Bruto-inhoud in registerton	
Haven van registratie	Totale lengte	
Kenletters of -cijfers (roepnaam)	Eventueel IMO- identificatienummer .....	
Klassebureau	Zeegebieden waar het schip mag varen	
Klassenotatie	Romp	Werktuiglijke installatie
Voortstuwingsinstallatie	Vermogen	
Agent		

Diepgang	Voor	Midden	Achter
----------	------	--------	--------

Volume/massa van gevaarlijke of verontreinigende lading

B. Veiligheidsinrichtingen

	Bedrijfsklaar		
	Ja	Neen	Gebreken
1. Bouw en technische uitrusting			
Hoofd- en hulpmotoren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hoofdstuurinrichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hulpstuurinrichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ankergerie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Vaste brandblusinstallatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inert gassysteem (indien van toepassing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Navigatie-apparatuur			
Manoeuvreergegevens beschikbaar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Eerste radarinstallatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<sup>27</sup> Art. 4 Koninklijk besluit van 9 december 1998 tot wijziging van : 1° het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 2° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996; 3° het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 februari 1996, B.S. 25 december 1998.

Tweede radarinstallatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gyrokompas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Magnetisch standaardkompas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radioinrichtingzoeker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Echolood	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere elektronische middelen voor positiebepaling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meetinstrument voor het bepalen van de scheepssnelheid en de afgelegde weg (log)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
– snelheid ten opzichte van het water	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
– snelheid ten opzichte van de grond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Radioapparatuur		
Radiotelegrafie-installatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiotelefonie-installatie (VHF)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GMDSS-radio-installatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio-installatie voor reddingsvaartuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Documenten		

Geldige certificaten/documenten aan boord

	Ja	Neen	Opmerkingen
Internationale meetbrief (1969)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Veiligheidsconstructie certificaat voor vrachtschepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificaat van vrijstelling (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Internationaal uitwateringscertificaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Klassecertificaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid inzake wettelijke aansprakelijkheid tegen verontreinigingsrisico's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verklaring inzake het voldoen aan de bijzondere voorschriften voor schepen welke gevaarlijke stoffen vervoeren (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ingevuld olie/ladingjournaal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(Internationaal) certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

chemicaliën in bulk		
(Internationaal) certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gasen in bulk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internationaal certificaat "voorkoming verontreiniging door olie" (IOPP-certificaat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internationaal certificaat "voorkoming verontreiniging bij vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk" (NLS certificaat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaarvergunning voor hogesnelheidsvaartuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stuwplan voor gevaarlijke goederen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stabiliteitsgegevens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Document dat de minimale veiligheidsbemanning vermeldt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kopie van het dokument van overeenstemming (ISM code)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificaat inzake veilige exploitatie (ISM code)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1) Deze certificaten zijn slechts relevant voor schepen die vóór 1 februari 1995 zijn gebouwd

D. Officieren en andere bemanningsleden

	Bevoegdheids-	Afgegeven	Te
	heids-	door	(plaats
	certificaa-	(instanti-	/ land)
	t	e van	
	(gedetail-	afgifte)	
	-leerde		
	beschrij-		
	ving en		
	serie-		
	nummer		
	)		
	Ja	Neen	GM
			DSS*
Kapitein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eerste stuurman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tweede stuurman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Derde stuurman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoofdwerktuigkundige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eerste werktuigkundige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tweede werktuigkundige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Derde werktuigkundige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio-officier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* Aangegeven indien houder van een algemeen certificaat van GMDSS-radio-officier

Totaal aantal overige bemanningsleden                      dekdienst                      machinekamer

Zeeloods aan boord genomen

Datum

Handtekening van de kapitein of,  
bij verhindering, zijn plaatsvervanger.

## Bijlage 7

### Systeem "A"

#### *Gecombineerd kardinaal en lateraal systeem (rood aan bakboord)*

1. ALGEMEEN
  - 1.1. *Toepassingsveld*

Het systeem is van toepassing op alle vaste en drijvende markeringen (uitgezonderd vuurtorens, sector lichten, geleidelichten, lichtschepen en grote navigatie boeien) ter aanduiding van:

    - 1.1.1. De laterale begrenzing van vaarwaters.
    - 1.1.2. Natuurlijke gevaren en andere obstructies, zoals wrakken.
    - 1.1.3. Andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart.
    - 1.1.4. Nieuwe gevaren.
  - 1.2. *Markeringskenmerken*

Het betonningssysteem voorziet in vijf soorten markeringen die in iedere samenstelling toegepast kunnen worden:

    - 1.2.1. *Laterale markeringen*, die worden gebruikt in samenhang met een vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboord- en stuurboordzijde aan van de route die gevolgd moet worden.
    - 1.2.2. *Kardinale markeringen*, die worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.
    - 1.2.3. *Losliggend gevaar markeringen*, die afzonderlijke gevaren van geringe omvang aangeven, waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.
    - 1.2.4. *Veilig vaarwater markeringen*, die aangeven dat rondom een positie veilig genavigeerd kan worden, o.a. midvaarwaterboeien.
    - 1.2.5. *Bijzondere markeringen*, die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, en een gebied of zaak aanduiden die in de nautische publicaties wordt genoemd.
  - 1.3. *Markeringsmethoden*

De betekenis van de markering is afhankelijk van één of meer van de volgende kenmerken:

    - 1.3.1. 's *nachts*: kleur en karakter van het licht;
    - 1.3.2. *overdag*: kleur, vorm en topteken.
2. LATERALE MARKERINGEN
  - 2.1. *Definitie van vastgestelde betonningsrichting*

De betonningsrichting wordt aan de hand van één van de twee volgende richtlijnen vastgesteld:

    - 2.1.1. de gebruikelijk aanlooprichting vanuit zee naar een haven in een riviermonding of ander vaarwater;
    - 2.1.2. in andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de nabuurlanden. In principie dient de betonningsrichting om de continenten te lopen in de richting van de wijzers van het uurwerk.

In ieder geval dient de overeengekomen betonningsrichting bekend gesteld te worden in daartoe bestemde nautische publicaties
  - 2.2. *Beschrijving van de laterale betonning*
    - 2.2.1. *Bakboordzijde*

Kleur: rood.  
Vorm van de boei: stomp of spar.  
Topteken (indien aanwezig): enkele rode cilinder.  
Licht (indien aanwezig):  
– kleur: rood;  
– karakter: naar keuze.

2.2.2. *Stuurboordzijde*

Kleur: [groen](#).  
Vorm van de boei: spits of spar.  
Topteken (indien aanwezig): enkele [groene](#) kegel met de punt naar boven.  
Licht (indien aanwezig):  
– kleur: groen;  
– karakter: naar keuze.

2.2.3. Indien bakboords- of stuurboordsmerken niet voldoen aan de stompe of spitse identificatievorm, dienen deze, waar dit uitvoerbaar is, voorzien te zijn van het desbetreffend topteken.

2.2.4. *Cijfers of lettertekens*

Indien de merken, gelegen aan de zijanten van een vaarwater of route, worden genummerd of van een letter voorzien, dient dit in de vastgestelde betonningsrichting te gebeuren.

3. KARDINALE MARKERINGEN

3.1. *Definities van kardinale kwadranten en merken*

3.1.1. De vier kwadranten (Noord, Oost, Zuid en West) worden begrensd door de ware peilingslijnen NW-NE, NE-SE, SE-SW en SW-NW, die vanuit het gevaar getrokken kunnen worden.

3.1.2. Het kardinale merk wordt genoemd naar het kwadrant waarin dit is geplaatst.

3.1.3. De benaming van het kardinale merk duidt de zijde aan waarlangs het gepasseerd moet worden.

3.2. *Gebruik van kardinale merken*

Een kardinaal merk kan gebruikt worden:

3.2.1. Om aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van het merk.

3.2.2. Om aan te geven welke de veilige kant is om een gevaar te passeren.

3.2.3. Om de aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

3.3. *Beschrijving van de kardinale betonning*

3.3.1. *Noord kardinaal merk*

[Topteken](#): twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar boven wijzen.

Kleur: bovenste helft zwart, onderste helft geel.

Vorm: torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig):

– kleur: wit

– karakter: [snel flikkerlicht](#) of [flikkerlicht](#)

3.3.2. *Oost kardinaal merk*

[Topteken](#): twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met bases naar elkaar toe gericht.

Kleur: zwart met één brede gele horizontale band.

Vorm: torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig):

– kleur: wit;

– karakter: [snel flikkerlicht](#) (3) elke 5 seconden of [flikkerlicht](#) (3) elke 10 seconden.

### 3.3.3. *Zuid kardinaal merk*

[Topteken](#): twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar beneden wijzen.

Kleur: bovenste helft geel, onderste helft zwart.

Vorm: torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig):

– kleur: wit;

– karakter: [snel flikkerlicht](#) (6) + [lange schitter](#) elke 10 seconden of [flikkerlicht](#) (6) + [lange schitter](#) elke 15 seconden.

### 3.3.4. *West kardinaal merk*

[Topteken](#): twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de punten naar elkaar toegericht.

Kleur: geel met één brede zwarte horizontale band.

Vorm: torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig):

– kleur: wit;

– karakter: [snel flikkerlicht](#) (9) elke 10 seconden of [flikkerlicht](#) (9) elke 15 seconden.

## 4. LOSLIGGEND GEVAAR MARKERINGEN

### 4.1. *Definitie van de markering van een losliggend gevaar*

Een markering van een losliggend gevaar is een merk dat is geplaatst op of gemeerd aan of gelegd boven een losliggend gevaar en waaromheen vaarbaar water is.

### 4.2. *Beschrijving van de betoning van een losliggend gevaar*

[Topteken](#): twee boven elkaar geplaatste zwarte bollen.

Kleur: zwart met één of meer brede rode horizontale banden.

Vorm: torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig):

– kleur: wit;

– karakter: groep van twee schitteringen.

## 5. VEILIG VAARWATER MARKERINGEN

### 5.1. *Definitie van de markeringen van veilig vaarwater*

De markering van veilig vaarwater duidt aan dat zich rond het merk bevaarbaar water bevindt. Hieronder begrepen zijn de merken die het midden of diepste gedeelte van een vaarwater aanduiden. Het merk kan eveneens dienen als alternatief voor een kardinaal dan wel een lateraal merk, waarmee een verkenning- of aanlooppunt wordt aangeduid.

### 5.2. *Beschrijving van de veilig vaarwater betoning*

Kleur: rode en witte verticale strepen.

vorm: bolton, torenboei met bolvormig topteken of spar.

Topteken (indien aanwezig): één rode bol.



Licht (indien aanwezig):

- kleur: wit;
- karakter: isofaas, of onderbroken of lang schitterlicht elke 10 seconden.

## 6. BIJZONDERE MARKERINGEN

### 6.1. *Definitie van bijzondere markeringen*

Markeringen welke niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, maar die een bepaald gebied of bepaalde zaak aanduiden, waarnaar wordt verwezen in de gebruikelijke nautische publicaties, o.a.:

- 6.1.1. Betonning ter markering van meetapparatuur (ODAS).
- 6.1.2. Betonning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van de overeengekomen route markering verwarring kan stichten.
- 6.1.3. Betonning ter markering van stortplaatsen.
- 6.1.4. Betonning ter markering van militaire oefengebieden.
- 6.1.5. Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen.
- 6.1.6. Betonning ter markering van recreatiegebied.

### 6.2. *Beschrijving van de bijzondere betonning*

Kleur: geel.

Vorm: naar keuze, maar niet in strijd met de navigatiemarkering.

Topteken (indien aanwezig): enkel geel, X-vormig.

Licht (indien aanwezig):

- kleur: geel;
- karakter: naar keuze, uitgezonderd die omschreven in 3, 4 en 5.

### 6.3. *Aanvullende bijzondere markeringen*

Bijzondere markering anders dan genoemd in 6.1. en omschreven in 6.2. mag worden uitgelegd door de verantwoordelijke overheid om in buitengewone omstandigheden te voorzien. Deze aanvullende markering mag niet in strijd zijn met de navigatiemarkering en dient bekend gesteld te worden in de gebruikelijke nautische publicaties en zo spoedig mogelijk onder aandacht van I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) te worden gebracht.

## 7. NIEUWE GEVAREN

### 7.1. *Definitie van nieuwe gevaren*

De term "nieuw gevaar" wordt gebruikt als omschrijving van nieuw ontdekte gevaren die nog niet in de nautische publicaties zijn opgenomen. De term omvat, naast natuurlijke gevaren, zoals zandbanken en rotsen, ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.

### 7.2. *Het markeren van nieuwe gevaren*

- 7.2.1. Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig deze regels gemarkeerd te worden. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is, dan dient ten minste één van de merken ten spoedigste in dubbele uitvoering toegepast te worden.
- 7.2.2. Elke voor dit doel gebruikte lichtboei dient met een geschikt kardinaal of lateraal snelflikkerlicht of flikkerlicht te zijn uitgerust.
- 7.2.3. Van elk dubbel uitgevoerd merk dienen beide eenheden identiek aan elkaar te zijn.
- 7.2.4. Het tweede merk kan met een racon worden uitgerust, gevende codeletter W, als morsesignaal op het radarscherm, met een lengte van 1 zeemijl.
- 7.2.5. Het tweede merk mag worden verwijderd als de betrokken overheid overtuigd is dat de informatie betreffende het nieuw gevaar voldoende bekendgemaakt is.

## Noten

- Indien om uitzonderlijke redenen, de verantwoordelijke overheid van mening is dat de groene kleur niet voldoet, mag de zwarte kleur toegepast worden.
- Het uit twee kegels bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de kardinale markering en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de kegels.
- Snel flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frequentie van 120 tot 100 flikkeringen per minuut.
- Flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frequentie van 60 tot 50 flikkeringen per minuut.
- Lange schitter, d.i. een licht met een flitsduur van niet minder dan 2 seconden.
- Het uit twee bollen bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de losliggend gevaarmarkering en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de bollen.

## **Bijlage 8**<sup>28</sup>

Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een vaartuig op weg naar een haven van de Belgische kust meedeelt :

1. Identificatie van het vaartuig (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
2. Haven van bestemming;
3. Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation zoals verlangd door de bevoegde instantie en verwachte tijd van afvaart uit die haven;
4. Totaal aantal opvarenden.

---

<sup>28</sup> Art. 25 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

## Bijlage 9<sup>29</sup>

De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken :

- a) de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing; de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Bulk Chemical Code en de I.M.O. Gas Carrier Code en, in voorkomend geval, de klasse van het vaartuig die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, wanneer zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;
- b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

---

<sup>29</sup> Art. 26 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.