



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Maritiem Vervoer



Scheepvaartreglement voor het kanaal Gent- Terneuzen

(Koninklijk besluit van 23 september 1992)

HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen.....	4
Artikel 1 Toepassingsveld.....	4
Artikel 2 Begripsomschrijvingen.....	4
Artikel 3 Algemene verplichtingen.....	7
HOOFDSTUK II. Voorschriften betreffende de vaart.....	8
AFDELING I. Gedrag van de schepen bij elk soort zicht.....	8
Artikel 4 Toepassing.....	8
Artikel 5 Uitkijk.....	8
Artikel 6 Veilige vaart.....	8
Artikel 7 Gevaar voor aanvaring.....	9
Artikel 8 Maatregelen ter vermindering van aanvaringen.....	10
Artikel 9 Gedrag in en buiten het kanaal.....	10
Artikel 10 Het keren.....	11
AFDELING II. Gedrag van de schepen die in zicht van elkaar zijn.....	11
Artikel 11 Toepassing.....	11
Artikel 12 Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.....	11
Artikel 13 Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen.....	11
Artikel 14 Recht tegen elkaar in sturen.....	12
Artikel 15 Koers kruisen.....	12
Artikel 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken.....	12
Artikel 17 Maatregelen van het schip dat koers moet houden.....	13
Artikel 18 Voorrangregels.....	13
AFDELING III. Gedrag van de schepen bij beperkt zicht.....	14
Artikel 19 Gedrag bij beperkt zicht.....	14
HOOFDSTUK III. Lichten en dagmerken.....	15
Artikel 20 Toepassing.....	15
Artikel 21 Begripsomschrijvingen.....	15
Artikel 22 Zichtbaarheid van de lichten.....	16
Artikel 23 Werktuiglijk voortbewogen schip.....	16
Artikel 24 Slepen en assisteren.....	17
Artikel 25 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren.....	17
Artikel 26 Lichten voor duwstellen.....	19
Artikel 27 Onmanoeuvrereerbare, beperkt manoeuvrereerbare schepen en bijzondere transporten.....	19
Artikel 28 Bovenmaatse zeeschepen.....	20
Artikel 29 Lichten en dagmerken voor kleine schepen.....	20
Artikel 30 Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart.....	21
Artikel 31 Bijzondere lichten en dagmerken.....	22
HOOFDSTUK IV. Geluids- en lichtseinen.....	23
Artikel 32 Begripsomschrijving.....	23
Artikel 33 Middelen voor geluidsseinen.....	23
Artikel 34 Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen.....	23
Artikel 35 Geluidsseinen bij beperkt zicht.....	24
Artikel 36 Aandachts- en waarschuwingsseinen.....	24
Artikel 37 Noodseinen.....	25
HOOFDSTUK V. Diverse bepalingen.....	26
Artikel 38 Toegelaten afmetingen en diepgang.....	26
Artikel 39 Doortocht Zelzate.....	27
Artikel 40 Bijzondere transporten.....	27
Artikel 41 Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen.....	27
Artikel 42 Verplichting tot wacht houden.....	27
Artikel 42bis Meldingsplicht.....	28
Artikel 43 Meldingsplicht.....	28
Artikel 43bis Meldingsplicht.....	29
Artikel 43ter Meldingsplicht.....	29
Artikel 43quater Meldingsplicht.....	30

Artikel 43quinquies Meldingsplicht.....	30
Artikel 43sexies Meldingsplicht.....	30
Artikel 43septies.....	31
Artikel 43octies.....	31
Artikel 43novies.....	31
Artikel 43decies.....	32
Artikel 43undecies.....	33
Artikel 44 Buitenboord steken van voorwerpen.....	33
Artikel 45 Vrijmaken van het vaarwater.....	34
Artikel 46 Laden en lossen.....	34
Artikel 47 Werkzaamheden op of aan schepen.....	34
Artikel 48 Diverse activiteiten.....	34
Artikel 49 Bijzondere gebeurtenissen.....	34
Artikel 50 Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen.....	35
Artikel 51 Verkeerstekens.....	35
Artikel 52 Verkeersaanwijzingen en bekendmakingen.....	35
HOOFDSTUK VI. Slotbepalingen.....	37
Artikel 53 Verplichting tot het aan boord hebben van het reglement.....	37
Artikel 54 Ambtenaren belast met de uitvoering van dit reglement.....	37
Artikel 55 Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.....	37
Artikel 56 Scheepvaartrechten.....	37
Artikel 57 Opheffing.....	38
Artikel 58 Opheffing.....	38
Artikel 59 Inwerkingtreding.....	38
Artikel 59bis Inwerkingtreding.....	38
Artikel 60 Uitvoeringsbepaling.....	38
Bijlage 1. Verkeerstekens.....	39
AFDELING I. Verbodstekens.....	39
AFDELING II. Gebodstekens.....	41
AFDELING III. Beperkingstekens.....	42
AFDELING IV. Aanwijzingstekens.....	43
AFDELING V. Tekens aan kunstwerken.....	45
1. Algemeenheden.....	45
2. Tekens aan kunstwerken.....	46
A. Vaste bruggen en vaste delen van bruggen.....	46
B. Beweegbare bruggen.....	46
Bijlage 2. Gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren.....	49
Bijlage 3. Checklist voor schepen.....	50
Bijlage 4.....	54
Bijlage 5.....	55

HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen

Artikel 1 Toepassingsveld

§ 1. 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.¹

Dit reglement is van toepassing op het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen, verder genoemd het kanaal. Voor de toepassing van dit reglement wordt het kanaal begrensd:

1. in het zuiden: door de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw, de noordelijke frontmuur van de Tolhuissluis en de denkbeeldige lijn getrokken door het kanaalwaartse uiteinde van het zuidelijk remmingswerk van de Muidebrug en evenwijdig lopend met de lengteas van deze brug;
2. in het noorden: door de Belgische-Nederlandse grens;
3. aan het Grootdok: door de denkbeeldige lijn getrokken aan de kanaalzijde en lopende van het uiteinde van de westelijke naar het uiteinde van de oostelijke kaaimuur van het Grootdok, ten noorden van de scheepshelling;
4. aan de Ringvaart om Gent: door de denkbeeldige lijn die de linkeroever van het kanaal op de plaats genaamd het Eiland van Langerbrugge, naar het zuiden verlengt;
5. aan het Schepen Sifferdok: door de denkbeeldige lijn getrokken tussen de hoekpunten van de aan het kanaal uiteenlopende kaaimuren;
6. aan het Petroleumdok, de Moervaart en het Rodenhuizedok: door de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de rechteroever van het kanaal.

§ 2. Het reglement is eveneens van toepassing in de Gentse Zeehaven, d.w.z. in de dokken en zijkanalen die met het kanaal in open gemeenschap zijn, met uitzondering evenwel van het Handelsdok, de Ringvaart om Gent en de Moervaart ten oosten van de spoorwegbrug.

Artikel 2 Begripsomschrijvingen²

§ 1. In dit reglement wordt verstaan onder:

- a) **schip**: een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;
- b) **zeeschip**: een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;
- c) **binnenschip**: een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;
- d) **bovenmaats zeeschip**: een zeeschip dat wegens zijn afmetingen, met inbegrip van zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de loodsdienst wordt aangewezen overeenkomstig de door hem terzake vastgestelde en aan de varenden bekend gemaakte normen;
- e) **sleepboot**: een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;

¹ Art. 27 Koninklijk besluit dd. 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 Art. 28 Koninklijk besluit dd. 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

- f) **zeilschip**: een schip dat onder zeil is mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
- g) **klein schip**: een schip met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd duwboten, sleepboten en veerboten;
- h) **samenstel**: een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
- i) **veerpont**: een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij het vaarwater wordt overgestoken en dat door de beheerder van het kanaal als veerpont is aangeduid;
- j) **obstakel**: een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;
- k) **bijzonder transport**: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;
- l) **werktuiglijk voortbewogen schip**: een schip dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;
- m) **onmanoeuvrerbaar schip**: een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;
- n) **beperkt manoeuvrerbaar schip**: een schip dat door de aard van zijn werkzaamheden beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is tijdig uit te wijken voor een ander schip;

Als beperkt manoeuvrerbaar schip worden onder meer beschouwd:

1. een schip bezig met het leggen, onderhouden of het lichten van een navigatiemerk, een kabel of een pijpleiding;
 2. een schip bezig met bagger- of onderwaterwerkzaamheden of met hydrografische verrichtingen;
- o) **duwstel**: een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;
 - p) **duwboot**: een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel, en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

§ 2. In dit reglement wordt verstaan onder:

- a) **vaarwater**: het gedeelte van de bij artikel 1 vermelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;
- b) **hoofdvaarwater**: het gedeelte van de bij artikel 1, § 1 vermelde wateren;
- c) **kapitein of schipper**: degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;
- d) opgeheven³;
- e) **verkeersaanwijzing**: het bevel gegeven door een bevoegd persoon aan één of meer verkeersdeelnemers om inzake zijn of hun verkeersgedrag iets te doen of iets na te laten;
- f) **bevoegd persoon**: één der ambtenaren vermeld in artikel 54;
- g) **loodsdienst**: de directeur van de loodsdienst of zijn afgevaardigde;
- h) **beheerder**: de eigenaar van het kanaal of van de Gentse Zeehaven dan wel de persoon die hij belast met het beheer van zijn voormeld goed;
- i) **varende**: wanneer het schip niet ten anker ligt, niet is gemeerd en niet aan de grond zit;
- j) **assisteren**: het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden zijn aan of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;

³ Koninklijk besluit dd. 3 mei 1999

- k) **hoogte:**
1. voor alle schepen, uitgezonderd binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven de romp of de hoogte boven het hoogste doorlopende dek, of bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;
 2. voor binnenschepen voorzien van een meetbrief: de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste toegelaten diepgang aangeven;
- l) **lengte en breedte van een schip:** lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;
- m) **schepen in zicht van elkaar:** wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;
- n) **beperkt zicht:** elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp of andere soortgelijke oorzaken;
- o) **keren:** dat het schip dat varende is zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;
- p) **exploitant:** eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een schip, daaronder mede begrepen de kapitein;
- q) **schip dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert:** ieder schip dat de volgende stoffen vervoert:
- stoffen als omschreven in de I.M.D.G.-Code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de IBC-Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de IGC-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 IBC-Code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-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;
- r) **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.
- s) ⁴ **INF-Code:** 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.
- t) **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.
- u) **Adres:** naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een schip, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip.
- v) **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.
- w) **ongeval:** een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

⁴ Art. 9 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.

- x) **maatschappij**: een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag.
- y) **SOLAS-verdrag**: het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen.
- z) **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.
- zbis) **BC-code**: de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading.
- zter) **verkeersbegeleidingssysteem (VBS)**: een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren.
- zquater) **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.
- zquinques) **agent**: de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken.
- zsexies) **de Minister**: de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.

Artikel 3 Algemene verplichtingen

- § 1. De kapitein of schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement tenzij uit die bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.
- § 2. Niets in dit reglement ontheft een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van dit reglement, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt, geboden is.
- § 3. Bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermijding van onmiddellijk gevaar afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.
- § 4. De leden van de bemanning zijn verplicht te gehoorzamen aan de bevelen van de kapitein of de schipper, die hun ter naleving van de voorschriften van dit reglement worden gegeven; zij moeten tot deze naleving, ook zonder bevel, hun volle medewerking verlenen.
- § 5.
 - a. De kapitein of schipper moet gevolg geven aan een verkeersteken of een voorschrift dat een verbod of een gebod bevat en rekening houden met een verkeersteken of een voorschrift dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel met een verkeersteken dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels die daarin voorkomen.
 - b. Onder verkeerstekens en voorschriften worden verstaan de verkeerstekens en voorschriften bedoeld in artikel 51, § 2.
- § 6. De kapitein of schipper moet aan de bevoegde personen de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van deze vergemakkelijken, teneinde deze in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.
- § 7. De schipper van een binnenschip dat één of meer andere binnenschepen voortbeweegt, is de schipper van het samenstel. Wanneer meer dan één binnenschip voor de voortbeweging zorgt, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

HOOFDSTUK II. Voorschriften betreffende de vaart

AFDELING I. Gedrag van de schepen bij elk soort zicht

Artikel 4 Toepassing

De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht. De nachtvaart is toegelaten op het kanaal.

Artikel 5 Uitkijk

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

Artikel 6 Veilige vaart

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

a) door alle schepen:

1. het zicht;
2. de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;
3. de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
4. bij nacht, de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;
5. de toestand van de wind en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
6. de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;
7. de afmetingen van het schip;
8. de aard van de lading;

b) bovendien, door schepen uitgerust met een goed werkende radar:

1. de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;
2. eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;
3. de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;
4. het feit dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen mogelijk niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;
5. het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;
6. de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving;

c) bovendien voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie: de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen via het door de loodsdiens daartoe aangewezen marifoonkanaal.

Afgezien van de verplichting via het aangewezen marifoonkanaal de meldingen te doen die hun worden opgelegd door de loodsdiens mag het marifoonkanaal slechts worden gebruikt voor mededelingen omtrent de veiligheid van de scheepvaart en, in dringende gevallen, omtrent de beveiliging van de personen aan boord.

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

§ 3.

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

1. zeeschepen;
2. binnenschepen of duwstellen met een lengte van meer dan 110 m;
3. ⁵binnenschepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen geladen met de gevaarlijke stoffen bedoeld in artikel 25, § 2.

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

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

- a) telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, § 3 voorgeschreven lichten of dagmerken voeren;
- b) ⁶op plaatsen aangeduid door het teken "Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken" van bijlage 1.

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

§ 6. Het is verboden met een schip van 20 m lengte of meer zeilen te voeren of te zeilen.

§ 7. De maximum toegelaten snelheid bedraagt:

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

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

Artikel 7 Gevaar voor aanvaring

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

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

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

⁵ Art. 11 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, B.S. 29 maart 2000.

⁶ Art. 12 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, B.S. 29 maart 2000.

Artikel 8 Maatregelen ter vermijding van aanvaringen

- § 1. Alle maatregelen ter vermijding van aanvaring moeten indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig en duidelijk zijn en op tijd worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemannschap.
- § 2. Indien zulks noodzakelijk is ter vermijding van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie, moet een schip vaart minderen of de vaart er geheel uithalen door stoppen of achteruit slaan.
- § 3. De maatregelen genomen ter vermijding van aanvaring met een ander schip moeten zodanig zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen moet zorgvuldig worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel voorbij is gevaren en goed vrij is.

Artikel 9 Gedrag in en buiten het kanaal

- § 1. Een schip dat in het kanaal varende is en de richting ervan volgt, moet de oever van het kanaal aan zijn stuurboordzijde houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- § 2. Een schip dat het vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, mag de koerslijn van een schip dat in het vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat het vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, uitwijken.
- § 3. Een schip dat het kanaal wil binnenvaren mag de koerslijn van een schip dat in het kanaal vaart en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.
Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het het kanaal binnenvaart, uitwijken voor een schip dat het kanaal volgt.
- § 4. Het is zonder toestemming van de beheerder van de in artikel 1 vermelde wateren verboden met een schip:
- a) zich zodanig op te houden of af te meren dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden;
 - b) ten anker te komen, ten anker te liggen of een anker te hebben uitstaan;
 - c) een anker, een kabel of een ketting te laten slepen.
- § 5. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf is niet van toepassing:
- a) indien dit voor de veiligheid noodzakelijk is;
 - b) op de door de beheerder aangewezen ligplaatsen en op wachtplaatsen voor sluizen en bruggen, mits dat niet geschiedt binnen een afstand van 100 m van plaatsen waar zich kabels of buisleidingen bevinden.
- § 6. Het is verboden in het kanaal met een schip af te meren, tenzij dit is toegestaan.
- § 7. De kapitein of schipper van een gemeerd schip is verplicht:
- a) aan een ander schip dat wil vertrekken of verhalen, laden of lossen dan wel ruimte wil hebben voor het langs zij komen van een schip ten behoeve van overslag, de nodige medewerking te geven;
 - b) te gedogen dat een ander schip verbinding met de wal heeft anders dan om te laden of te lossen;
 - c) ⁷ op de eerste vordering van de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole of de met de politie te water belaste overheid van de federale politie of van de beheerder van de kaai of de aanlegplaats, zijn schip onverwijld te verhalen of te doen verhalen, dan wel met zijn schip het vaarwater te verlaten.

⁷ Art. 25§2 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

- § 8. Voor het vastmaken van meerdraden, kabels of kettingen mag alleen gebruik gemaakt worden van de daartoe bestemde voorzieningen.
- § 9. Een schip mag ankeren noch afmeren op minder dan:
- a) 10 m van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, § 2, a, voert;
 - b) 50 m van een schip dat twee blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, § 2, b, of een rood helder rondom zichtbaar licht of de seinvlag "B" van het Internationale Seinboek, bedoeld in artikel 25, § 1, voert;
 - c) 100 m van een schip dat drie blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, § 2, c, voert.
- § 10. Het verbod in § 9, a, geldt niet voor een schip dat eveneens dit licht of dit dagmerk voert. Het verbod geldt ook niet voor een schip dat dit licht of dit dagmerk niet voert, doch waarvoor overeenkomstig het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) een certificaat van goedkeuring is verleend, indien het voldoet aan de veiligheidsvoorschriften voor een schip dat ingevolge artikel 25, § 2, a, verplicht is een blauw licht of een blauwe kegel te voeren.
- § 11. De beheerder kan voor het ankeren en afmeren kleinere afstanden toestaan dan die in § 9 worden vermeld.
- § 12. Het bepaalde in de §§ 9, 10 en 11 is van overeenkomstige toepassing voor de afstanden waarbinnen schepen, bedoeld in artikel 25, niet mogen ankeren of afmeren ten opzichte van een ander schip.

Artikel 10 Het keren

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

AFDELING II. Gedrag van de schepen die in zicht van elkaar zijn

Artikel 11 Toepassing

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

Artikel 12 Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Behalve bij oplopen of voorbijvaren met tegengestelde koersen, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip dat de lichten of dagmerken voert voorgeschreven in artikel 25, §§ 1 en 2, a, b en c.

Artikel 13 Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen

- § 1. Elk schip dat een ander schip oploopt, moet uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.
- § 2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5° achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklicht daarvan

zou kunnen zien doch geen van de beide zijdelichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaren en goed vrij is.

- § 3. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als oplopend schip beschouwen en uitwijken.
- § 4. Een schip dat een ander schip oploopt, moet aan de bakboordzijde van dat schip voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden als het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn bakboordzijde geven, dan moet het naar stuurboord uitwijken en één korte stoot geven.
- § 5. Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken, mag het oplopende schip in afwijking van hetgeen in § 4 is voorgeschreven aan de stuurboordzijde van het opgelopene voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden als het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen, tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door één korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn stuurboordzijde geven dan wijkt het naar bakboord uit en geeft twee korte stoten.
- § 6. Het opgelopen schip moet ten minste vijf korte stoten geven als het niet kan medewerken tot het oplopen of als het oplopen naar zijn mening onmogelijk is.
- § 7. Een schip mag, behoudens toestemming van de loodsdienst, een bovenmaats zeeschip dat varende is en de lichten of het dagmerk voert omschreven in artikel 28, niet oplopen en voorbijvaren.
- § 8. Het opgelopen schip is verplicht het oplopen te vergemakkelijken door tijdig en genoegzaam vaart te verminderen en het oplopende schip zoveel mogelijk ruimte te geven.
- § 9. Schepen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

Artikel 14 Recht tegen elkaar in sturen

- § 1. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren.
- § 2. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip een ander dusdanig recht of bijna recht vooruit ziet dat het, bij nacht, de toplichten daarvan in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of beide zijdelichten zou kunnen zien.
- Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, moet het aannemen dat dit het geval is en dienovereenkomstig handelen.

Artikel 15 Koers kruisen

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet, behalve waar artikel 9, §§ 2 en 3, anders voorschrijft, het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Artikel 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

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

Artikel 17 Maatregelen van het schip dat koers moet houden

- § 1. Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken moet het andere zijn koers behouden in zover bij dit reglement niet anders is bepaald.
- § 2. Het schip dat zijn koers moet behouden, mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het schip, dat verplicht is uit te wijken, niet de passende maatregelen neemt die ingevolge dit reglement zijn voorgeschreven.
- § 3. Indien ten gevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is koers te behouden, zich zo dicht bij het andere bevindt dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.
- § 4. Dit artikel ontheft het schip dat verplicht is uit te wijken, niet van die verplichting.

Artikel 18 Voorrangregels

- § 1. Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:
- a) moet een schip dat varende is uitwijken voor:
 1. een onmanoeuvrerbaar schip;
 2. een bovenmaats zeeschip;
 3. een beperkt manoeuvrerbaar schip;
 - b) moet een bovenmaats zeeschip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;
 - c) moet een beperkt manoeuvrerbaar schip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;
 - d) moet een klein schip dat varende is, uitwijken voor andere dan kleine schepen.
- § 2. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de beheerder zijn aangewezen is het een bovenmaats zeeschip verboden een ander bovenmaats zeeschip met tegengestelde koersen voorbij te varen.
- § 3. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de beheerder zijn aangewezen, is het een zeeschip met een lengte van 245 m of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 m of meer verboden elkaar met tegengestelde koersen voorbij te varen.
- § 4. Wanneer twee kleine schepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater houdt dan moet dit schip zijn weg vervolgen en moet het andere schip uitwijken.
- § 5. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet behoudens in het geval genoemd in § 4:
- a) het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere;
 - b) het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip.
- § 6. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in § 4:
- a) twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbij varen;
 - b) de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken.
- § 7. Een klein schip dat ingevolge één der voorgaande paragrafen verplicht is uit te wijken moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit toelaten, vermijden vóór het andere schip over te lopen.

- § 8. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in § 4:
- wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;
 - wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip wijken voor het lijwaartse;
 - een schip dat over stuurboordboeg ligt en dat aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, voor laatstgenoemd schip uitwijken.

AFDELING III. Gedrag van de schepen bij beperkt zicht

Artikel 19 Gedrag bij beperkt zicht

- § 1. De voorschriften van dit artikel zijn van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.
- § 2. Elk schip moet een veilige vaart aanhouden aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht en zonodig stoppen. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben teneinde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.
- § 3. Met uitzondering van een klein schip moet elk schip dat niet met behulp van radar vaart, voorop een uitkijk hebben die zich hetzij binnen gezichts- en/of gehoorafstand van de kapitein of van de schipper bevindt, hetzij een spreekverbinding met hem heeft.
- § 4. Een schip dat alleen met radar de aanwezigheid van een ander schip waarneemt, moet vaststellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar zo dicht nadert dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan. Is dit het geval, dan moet het tijds maatregelen ter vermijding daarvan nemen.
- § 5. Behalve wanneer is vastgesteld dat geen gevaar voor aanvaring bestaat, moet elk schip dat meent voorlijker dan dwars het mistsein te horen van een ander schip of dat een te dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden.
- Indien nodig moet de vaart geheel uit het schip worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig gemanoeuvreerd worden tot het gevaar voor aanvaring is geweken.
- § 6. Binnenschepen mogen slechts met behulp van radar varen als:
- ze zijn uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een bochtaanwijzer;
 - ze zijn uitgerust met marifooninstallatie waarmee het onderhouden van verbinding tussen schepen onderling mogelijk is;
 - zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma dat overeenkomstig de daaromtrent vastgestelde regelen is afgegeven.
- De radar, de bochtaanwijzer, en de marifooninstallatie moeten goed functioneren en goedgekeurd zijn.
- § 7. Bij het varen bij beperkt zicht met behulp van radar moet de marifoon voortdurend op het kanaal zijn ingeschakeld dat is voorgeschreven en aan de zeevarenden en de schipperij is bekendgemaakt, hetzij om uit te luisteren, hetzij om inlichtingen te geven ten behoeve van andere schepen.
- De marifoon moet tevens worden gebruikt voor het onderhouden van verbinding met de bevoegde personen aan de wal.

HOOFDSTUK III. Lichten en dagmerken

Artikel 20 Toepassing

- § 1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeeschepen in afwijking daarvan de voorschriften van dit reglement van toepassing zijn.
- § 2. De voorschriften in dit hoofdstuk moeten onder alle weersomstandigheden worden nageleefd.
- § 3.
- De voorschriften betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsondergang tot zonsopgang. Gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond;
 - De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden gevoerd, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dat noodzakelijk wordt geacht;
 - Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen of voor het verkeer te land gevaar of hinder kan ontstaan.
- § 4. De voorschriften betreffende de dagmerken moeten overdag worden nageleefd en gedurende die tijd mogen geen andere dagmerken worden getoond.
- § 5. De in dit reglement vermelde lichten of dagmerken mogen alleen worden gevoerd of getoond in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 21 Begripsomschrijvingen

§ 1. Lichten.

In dit reglement wordt verstaan onder:

- toplicht:** een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsricting van het schip, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 225° van recht vooruit tot $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip;
- zijdelichten:** een groen helder licht geplaatst aan stuurboordzijde en een rood helder licht geplaatst aan bakboordzijde, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van $112,5^\circ$ van recht vooruit tot $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsricting;
- heklicht:** een wit helder of gewoon licht geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 135° van recht achteruit over $67,5^\circ$ naar elke zijde van het schip;
- sleeplicht:** een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder littera c);
- rondom zichtbaar licht:** een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360° ;
- flikkerlicht:** een rondom zichtbaar licht dat flikkert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van tenminste 50 flikkeringen per minuut.

§ 2. Dagmerken.

- De voorgeschreven dagmerken moeten, tenzij in dit reglement anders is bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben:
 - een bal:** een middellijn van tenminste 0,50 m;
 - een cilinder:** een middellijn van tenminste 0,50 m en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;

3. **een kegel:** een grondvlak met een middellijn van tenminste 0,50 m en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
4. **een ruit:** bestaande uit twee kegels zoals beschreven in 3, die het grondvlak gemeen hebben.

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

- b) De voorgeschreven vlaggen moeten rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van ten minste 0,75 m bij een breedte van tenminste 0,90 m.
- c) Vorm en kleur van de dagmerken moeten steeds herkenbaar zijn.

§ 3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken.

De loodrechte onderlinge afstand tussen de lichten of de dagmerken bedraagt, tenzij in dit reglement anders is bepaald, tenminste 0,50 m en ten hoogste 2 m. Indien meer dan twee van dergelijke lichten of dagmerken worden gevoerd, moeten de onderlinge afstanden gelijk zijn.

§ 4. Bijzondere regeling.

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

Artikel 22 Zichtbaarheid van de lichten.

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a) **zichtbaar:** zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;
- b) **gewoon licht, helder licht en krachtig licht:** lichten die op een afstand van onderscheidenlijk ten minste 1.000 m, 2.000 m en 3.000 m zichtbaar zijn.

Artikel 23 Werktuiglijk voortbewogen schip

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

- a) een toplicht op het voorschip;
- b) een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;
- c) zijdelichten;
- d) een heklicht.

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

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

§ 3. Wanneer twee toplichten worden gevoerd, moet het achterste tenminste 3 m hoger zijn geplaatst dan het voorste of het hoogste van de bij artikel 24, §§ 1 en 2, bedoelde lichten. De horizontale afstand tussen beide lichten mag niet minder zijn dan de helft van de lengte van het schip.

§ 4. Bij de doorvaart van een opening van een brug met een beperkte doorvaarthoogte of van een ander kunstwerk mogen de in §§ 2 en 3 van dit artikel bedoelde lichten zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.

§ 5. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

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

- a) op elk voortstuwend schip: het toplicht of de toplichten;

- b) op elk niet voortstuwend schip: een rondom zichtbaar wit helder licht, geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwende schip en bij een lengte van meer dan 110 m, twee dergelijke lichten op gelijke hoogte één voorop en één achterop;
- c) de zijlichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppeld samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 m lager dan het licht bedoeld onder b);
- d) op elk schip, het heklicht.

Artikel 24 Slepen en assisteren

- § 1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen schip dat één of meer schepen sleept of assisteert, moet, behalve de zijdelichten en het heklicht, onder of boven het in artikel 23, § 1, a), bedoelde toplicht een tweede wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.
- § 2. Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren, moet ieder, onder of boven de in § 1 genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.
- § 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van tenminste 4 m op een schip met een lengte van minder dan 40 m en op een hoogte van tenminste 6 m op een schip met een lengte van 40 m en meer.
- § 4. Het bepaalde in de voorgaande paragrafen is eveneens van toepassing op zeeschepen.
- § 5. Op een binnenschip dat sleept moet het heklicht worden vervangen door een geel licht van gelijke inrichting en sterkte.
- § 6. Een zeeschip dat wordt gesleept, moet behalve de zijdelichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in artikel 27, § 1.
- § 7. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet bij nacht één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van tenminste 6 m; indien de lengte van het gesleepte schip meer dan 110 m bedraagt moeten twee dergelijk lichten worden gevoerd, één voorop en één achterop op gelijke hoogte; het laatste binnenschip van een sleep moet daarbij het heklicht voeren.
Bij dag voert een binnenschip dat wordt gesleept een gele bal op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat deze van alle zijden zichtbaar is.
- § 8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dat het best kan worden gezien:
 - a) een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;
 - b) een ruit aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.
- § 9. Een schip dat wordt geassisteerd, moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen schip van zijn soort en lengte.
- § 10. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde lichten is artikel 23, § 4 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 25⁸ Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

- § 1. Een zeeschip dat een van de gevaarlijke stoffen vervoert:
 - 1° stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.1. en 1.5 van de IMDG-Code, indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto;

⁸ Art. 13 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

- 2° stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3 of 1.4 of stoffen van klasse 5.2, deze laatste voor zover de verpakking overeenkomstig de IMDG-Code moet zijn voorzien van een gevaarsetiket: «ontploffbaar», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto;
- 3° stoffen van klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-Code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket: «giftig», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto;
- 4° stoffen behorende tot één der gevarenklassen van de IMDG-Code voor zover deze in bulk per tankschip worden vervoerd, ongeacht de hoeveelheid;

moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, tonen:

- bij nacht: een rondom zichtbaar rood helder licht;
- bij dag: de seinvlag B van het Internationaal Seinboek.

Dit licht of deze seinvlag moet worden geplaatst daar waar zij het best kan worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.

§ 2.

- 1° Een binnenschip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn. 10500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst) moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement tonen:

- bij nacht: één blauw licht;
- bij dag: één blauwe kegel met de punt naar beneden;

Dit teken moet op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd dat het van alle zijden zichtbaar is; in plaats van één blauwe kegel kan ook één blauwe kegel op het voor- en één op het achterschip op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak der inzinkingmerken worden getoond.

- 2° Een binnenschip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn. 10500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst) moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement tonen:

- bij nacht: twee blauwe lichten;
- bij dag: twee blauwe kegels met de punt naar beneden;

Deze tekens moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m en op een zodanige hoogte worden gevoerd dat zij van alle zijden zichtbaar zijn; in plaats van de twee blauwe kegels kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden getoond, waarvan de onderste op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak der inzinkingmerken is aangebracht.

- 3° Een binnenschip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADNR Bijlage B1 Rn. 10500 moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement tonen:

- bij nacht: drie blauwe lichten;
- bij dag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden;

Deze tekens moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

- 4° Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld onder 1°, 2° of 3° hierboven moet, in plaats van dit schip of van deze schepen, de duwboot of het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppeld samenstel, het licht of de lichten, dan wel de kegel of de kegels tonen vermeld onder dat cijfer.

- 5° Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, geladen met verschillende gevaarlijke stoffen, als bedoeld onder 1°, 2° of 3° hierboven moet uitsluitend de lichten of kegels tonen voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens 1°, 2° of 3° hierboven het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

6° De sterkte van de in dit artikel voorgeschreven blauwe lichten dient ten minste gelijk te zijn aan die van blauwe gewone lichten.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn ook van toepassing op tankschepen die, na het lossen van de in § 1 en in § 2 onder 1° en 2° bedoelde stoffen, nog niet gereinigd of ontgast zijn of waarvan de residu's van die stoffen nog niet chemisch inert gemaakt zijn.

Artikel 26 Lichten voor duwstellen

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

a)

1° drie toplichten vóór op het voorste schip of, ingeval meerdere schepen zich vooraan bevinden, vóór op het aan bakboord geplaatste van die voorste schepen, opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van ten minste 6 m en de beide onderste lichten ongeveer 1,25 m uit elkaar en ongeveer 1,10 m onder het bovenste licht;

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

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

c)

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

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

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

Artikel 27 Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvreerbare schepen en bijzondere transporten

§ 1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:

a) twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien; wanneer het vaart door het water loopt voert het tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

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

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

§ 2. Een beperkt manoeuvreerbaar schip moet voeren:

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

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

- c) aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere;
- d) aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten de ene loodrecht onder de andere;
- e) wanneer het vaart door het water loopt: tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;
- f) wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel helder licht.

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

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

Artikel 28 Bovenmaatse zeeschepen

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

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

Artikel 29 Lichten en dagmerken voor kleine schepen

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

- a) een toplicht: dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 m hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht maar het mag lager dan 4 m boven de romp zijn geplaatst;
- b) zijlichten: deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengteas van het schip bevinden. Zij behoeven niet achterlijker dan het toplicht te zijn geplaatst. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengteas van het schip;
- c) een heklicht: dit licht mag worden weggelaten indien het onder letter a) bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

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

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

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

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

- a) hetzij de zijdelichten en een heklicht. De zijlichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengteas van het schip bevinden. Zij moeten worden

aangebracht op een plaats waar zij niet door de zeilen worden afgeschermd. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengteas van het schip;

- b) hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst aan of nabij de top van de mast daar waar het het best kan worden gezien;
- c) hetzij, voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m, een rondom zichtbaar wit gewoon licht, daar waar dit het best kan worden gezien.

Een zeilschip met een lengte van 20 m dat onder zeil is en dat tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, voert op het voorschip, daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel met de punt naar beneden.

- § 6. Een klein door spierkracht voortbewogen schip dat varend is, moet een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.
- § 7. Een klein schip dat ten anker of gemeerd ligt moet, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, daar waar dit het best kan worden gezien, een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.
- § 8. Artikel 25 is van toepassing voor kleine schepen. De voorgeschreven dagmerken mogen van kleinere afmetingen zijn.
- § 9. Een klein schip moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector, bij zeilvaartuigen ten minste 4 m boven het wateroppervlak, en bij een werktuiglijk voortbewogen schip zo hoog mogelijk boven de opbouw.

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

§ 1. Ten anker liggende schepen.

Een ten anker liggend schip moet op het voorschip, op een hoogte van ten minste 3 m een rondom zichtbaar wit helder licht voeren of een bal, en op het achterschip een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 m lager dan het eerstgenoemde licht.

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

§ 2. Gemeerde schepen.

- a) Een gemeerd schip moet voeren, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, aan de zijde van het vaarwater en zo mogelijk ter hoogte van het dek op het voorschip en aan of nabij het hek: een rondom zichtbaar wit helder licht.
- b) Een gemeerd schip dat een anker heeft uitstaan dat gevaar kan opleveren voor de scheepvaart, moet de lichten bedoeld in § 1 voeren en een bijkomend rondom zichtbaar wit helder licht ongeveer 1 m onder het licht dat zich het dichtst nabij dit anker bevindt.

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

- a) Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien:
 - de lichten voorgeschreven in § 1;
 - twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere;
 - drie ballen in verticale lijn geplaatst.

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

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

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

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

c) De beheerder kan ontheffing verlenen aan de verplichting tot het voeren van de onder de letters a) en b) voorgeschreven lichten en dagmerken;

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

§ 4. Zeeschepen.

Dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Artikel 31 Bijzondere lichten en dagmerken

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

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK IV. Geluids- en lichtseinen

Artikel 32 Begripsomschrijving

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a) fluit: elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;
- b) korte stoot: een geluidssein van ongeveer één seconde duur;
- c) lange stoot: een geluidssein van vier tot zes seconden duur.

Artikel 33 Middelen voor geluidsseinen

- § 1. Een schip met een lengte van 20 m of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok. De fluit en de klok moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig worden beïnvloed. De klok mag worden vervangen door een ander middel dat dezelfde onderscheiden geluidskenmerken bezit, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.
- § 2. Een klein schip is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven in § 1, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidssein.
- § 3. De in dit reglement vermelde geluidsseinen mogen alleen worden gegeven in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Artikel 34 Manoeuvree-, waarschuwings- en bijzondere seinen

§ 1.

- a) Behoudens wanneer het een klein schip is moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring met een ander in zicht zijnde schip, zijn handeling door één der volgende seinen kenbaar maken:
 - één korte stoot voor: "ik verander mijn koers naar stuurboord";
 - twee korte stoten voor: "ik verander mijn koers naar bakboord";
 - drie korte stoten voor: "ik sla achteruit";
 - vier korte stoten voor: "ik kan niet manoeuvreren".

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

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

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

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

- b) Wanneer schepen die in zicht van elkaar zijn, elkaar naderen en één van die schepen de voornemens of handelingen van het andere niet begrijpt dan wel twijfelt of het andere voldoende handelingen verricht om aanvaring te voorkomen, moet eerstgenoemd schip die twijfel kenbaar maken door het geven van een reeks van ten minste vijf snel opeenvolgende korte stoten.

Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen.

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

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

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

Artikel 35 Geluidsseinen bij beperkt zicht

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

§ 2.

- a) Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat vaart door het water loopt, moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot geven.
- b) Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat varende is doch geen vaart door het water loopt, moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten twee lange stoten geven gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.
- c) Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvrerbaar schip, een bovenmaats zeeschip, of een schip dat een ander schip sleept moet als het varende is, in plaats van de seinen voorgeschreven onder de letters a) en b), met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven;
- d) Een schip dat wordt gesleept moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door drie korte stoten geven.

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

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

§ 4. Een schip dat aan de grond zit, moet het sein met de klok geven, bedoeld in § 3, en bovendien drie duidelijk van elkaar gescheiden slagen op de klok, onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door één lange stoot geven.

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

Artikel 36 Aandachts- en waarschuwingseinen

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

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

- § 3. Als het onder bijzondere omstandigheden nodig is de aandacht te trekken ter voorkoming van aanvaring, moet eveneens één lange stoot als waarschuwingsein worden gegeven.
- § 4. Zo nodig moeten de in dit artikel bedoelde seinen tijdig worden herhaald.
- § 5. Het is verboden zeer felle flikker- of zwaailichten, zoals "strobe" lichten te gebruiken om de aandacht te trekken.

Artikel 37 Noodseinen

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

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

HOOFDSTUK V. Diverse bepalingen

Artikel 38 Toegelaten afmetingen en diepgang

§ 1.⁹ het is verboden te varen met een schip of samenstel dat de hieronder vermelde grootste toegelaten afmetingen en diepgang overschrijdt:

a) Voor zeeschepen:

Lengte: 265 m

Breedte: 34 m

Diepgang: 12,25 m in zoet water;

b) Voor binnenschepen en gekoppelde samenstellen:

Lengte: 140,00 m

Breedte: 23,00 m

c) Voor duwstellen:

Lengte: 200,00 m

Breedte: 23,00 m

§ 2. Van de in paragraaf 1 vermelde afmetingen en diepgangen wordt als volgt afgeweken:

a) Voor schepen, gekoppelde samenstellen en duwstellen bedraagt de grootste toegelaten lengte 140 m en de grootste toegelaten breedte 16 m:

1° In de sectie van het kanaal gelegen tussen de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw en de raai getrokken over het kanaal door het noordelijke uiteinde van de westelijke kaaimuur van het Grootdok;

2° In het noordelijk en zuidelijk insteekdok te Zelzate;

b) Op de vertakking van Langerbrugge bedragen de grootst toegelaten afmetingen voor schepen: 40 m in de lengte en 11,40 m in de breedte;

c) De grootst toegelaten diepgang bedraagt:

- 5,50 m van de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw tot en met de Ringspoorbrug;
- 6,50 m van de Ringspoorbrug tot aan de raai getrokken over het kanaal door het noordelijk uiteinde van de westelijke kaaimuur van het Grootdok;
- 5,80 m op de vertakking van Langerbrugge;
- 3,50 m in de noordelijke en zuidelijke insteekdokken te Zelzate.

§ 3. Bij bijzondere omstandigheden, zoals extreme waterstanden, extreme weersomstandigheden, ongevallen, uitvallen van een sluis of een brug, noodzakelijke werkzaamheden in of aan het vaarwater, kunnen de in §§ 1 en 2 vermelde grootst toegelaten afmetingen en diepgang door de beheerder tijdelijk worden aangepast en zonodig nadere voorschriften aan de vaart worden verbonden.

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

§ 5. Ten aanzien van de vaart met een bijzonder transport kan de beheerder ontheffing verlenen van § 1.

⁹ Art. 14 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

Artikel 39 Doortocht Zelzate

- § 1. De doortocht van Zelzate is aangeduid door semaforen aan de noord- en zuidkant ervan en bovendien van zonsondergang tot zonsopgang en bij beperkt zicht door een rood flikkerlicht.
- § 2. De betekenis van de op de semaforen getoonde lichten is de volgende:
- 1° twee rode lichten onder elkaar: doorvaartverbod voor alle schepen;
 - 2° een groen licht onder een rood licht: doorvaartverbod voor schepen breder dan 16 m;
 - 3° twee groene lichten onder elkaar: doorvaart toegestaan voor alle schepen.

Artikel 40 ¹⁰Bijzondere transporten

Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de beheerder zo nodig in samenwerking met de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole.

Artikel 41 Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen

- § 1. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt en uitgerust zijn en voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.
- § 2. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren. Ze moeten gelijkmatig gespannen worden gehouden door geschikte inrichtingen. Het koppelen en ontkoppelen moet op veilige, eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.
- § 3. Een duwstel mag alleen van een sleepboot gebruik maken in uitzonderlijke en plaatselijke omstandigheden en wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.
- § 4. Het is verboden met een duwstel of een gekoppeld samenstel sleepdienst te verrichten.
- § 5. Indien aan de kop van een duwstel uitsluitend een zeeschipbak is geplaatst, dan moet deze van een kopbak zijn voorzien.
- § 6. Het is verboden te varen met een gekoppeld samenstel dat uit meer dan twee schepen bestaat.
- § 7. Het is verboden:
- a) meer dan één schip te slepen;
 - b) een binnenschip te slepen waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt;
 - c) te slepen indien de afstand tussen het hek van het slepende schip en de boeg van het gesleepte binnenschip meer dan 40 m bedraagt.
- § 8. Op een sleep dienen zodanige maatregelen getroffen te zijn dat een goede communicatie tussen het slepende schip en het gesleepte schip of drijvend voorwerp is gewaarborgd.
- § 9. De beheerder kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Artikel 42 Verplichting tot wacht houden

- § 1. ¹¹Een schip dat niet varende is en dat is geladen met gevaarlijke stoffen bedoeld in artikel 25, §§ 1 en 2, moet onder toezicht staan van een zich voortdurend aan boord bevindende terzake kundige wachtsman.

¹⁰ Art. 25§3 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

¹¹ Art. 15 Koninklijk besluit dd. 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

- § 2. Een ander schip dat niet varende is, moet, wanneer het geen kapitein of schipper aan boord heeft, onder toezicht staan van een persoon die zondig snel kan ingrijpen.
- § 3. Aan boord van een schip dat niet varende is en dat is uitgerust met een marifooninstallatie, moet een persoon luisterwacht houden op een aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door de bevoegde personen daarop antwoord geven.
- § 4.¹² De daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole kan ontheffing verlenen van de voorgaande paragrafen.

Artikel 42bis Meldingsplicht¹³

De reder of beheerder van een schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar de Gentse zeehaven, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het schip 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 4 bedoelde informatie mee.

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 43 Meldingsplicht

- § 1. ¹⁴De kapitein of schipper moet onverwijld aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie melden dat
- a) zijn schip aan de grond is geraakt of gezonken;
 - in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij materiële schade is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;
 - een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;
 - lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren of dreigt te verliezen;
 - brand aan boord heeft;
 - zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid of de veiligheid door die schade wordt beïnvloed;
 - b) dat hij een hindernis in het vaarwater heeft aangetroffen.
- § 2. Wanneer er tevens gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de kapitein of schipper bovendien de naderende vaart waarschuwen.

¹² Art. 25§4 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

¹³ Art. 29 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

¹⁴ Art. 25§5 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

Artikel 43bis Meldingsplicht

- § 1. ¹⁵Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die vertrokken zijn uit een buiten de Gemeenschap gelegen haven met bestemming de Gentse zeehaven, mogen het Kanaal van Gent naar Terneuzen pas opvaren 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 die haven alle gegevens zoals voorzien in bijlage 2 heeft medegedeeld.
- § 2. Ten aanzien van de vaststelling of gevaarlijke stoffen van klasse 1 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. ¹⁶De 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 5.000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.
 - Vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

Artikel 43ter Meldingsplicht

- § 1. ¹⁷Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vanuit de Gentse zeehaven vervoeren, mogen het kanaal van Gent naar Terneuzen slechts afvaren nadat hun exploitant vooraf de havenkapiteinsdienst van die haven alle gegevens zoals voorzien in bijlage 2 heeft medegedeeld.
- § 2. Deze melding dient minstens 4 uur voor afvaart te geschieden.
- § 3. ¹⁸Voor de toepassing van paragraaf 1 worden met schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren gelijkgesteld: schepen die met dergelijke stoffen beladen zijn geweest maar waarvan hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het schip geen gevaarlijke of verontreinigende stoffen meer bevat.
- § 4. ¹⁹De 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;

¹⁵ Art. 16 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000 en Art. 30 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

¹⁶ Art. 30 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

¹⁷ Art. 17 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000 en Art. 31ter Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

¹⁸ Art. 25§6 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

¹⁹ Art. 31ter Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

- b) bunkers van minder dan 5.000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.
- c) Vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

Artikel 43quater²⁰ Meldingsplicht

§ 1. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren moeten zich minstens 4 uur voor het bevaren van het kanaal van Gent naar Terneuzen melden aan het Vessel Traffic Service Scheldemonden.

§ 2. De melding bedoeld in § 1 dient te omvatten:

- 1° ²¹de gegevens voorzien in bijlage 2 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 schip kunnen verminderen, een veilige doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu.

Artikel 43quinquies²² Meldingsplicht

De kapitein van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoert dient er zorg voor te dragen dat er gebruik gemaakt wordt van de diensten van een loods die bevoegd is voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en dat de checklist waarvan het model is voorzien in bijlage 3, bij het aan boord komen van de loods nauwkeurig en waarheidsgetrouw is ingevuld en afgegeven wordt aan de loods.

Artikel 43sexies²³ Meldingsplicht

§ 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de Gentse zeehaven niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een schip, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein, de reder of beheerder van een schip een verklaring met de in bijlage 5 vermelde informatie heeft ontvangen.

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

§ 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;

²⁰ Art. 32 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

²¹ Art. 18 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, B.S. 29 maart 2000.

²² Art. 19 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, B.S. 29 maart 2000.

²³ Art. 33 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

Scheepsrapportagesystemen, scheepsrouteringssystemen, verkeersbegeleidingssystemen, automatische identificatiesystemen en reisgegevensrecordersystemen.

Artikel 43septies²⁴

Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat 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, 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 43octies²⁵

Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat 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 43novies²⁶

Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een

²⁴ Art. 35 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

²⁵ Art. 36 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

²⁶ Art. 37 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

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 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 43decies²⁷

§ 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 2002 die naar zee varen of de Gentse zeehaven aandoen:

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

§ 2. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 die naar zee varen of de Gentse haven aandoen:

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

- 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) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 50 000 of meer : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- d) schepen, 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) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 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) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, maar minder dan 3 000 : uiterlijk 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 schip 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 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;

²⁷ Art. 38 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

Artikel 43undecies²⁸

Schepen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, wanneer ze naar zee varen of de Gentse zeehaven aandoen, moeten 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 tijdschema:

- 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) schepen, 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.

Schepen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij naar zee varen of de Gentse zeehaven aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat beantwoordt aan de desbetreffende geldende IMO-normen:

- a) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 20 000 of 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.

Artikel 44 Buitenboord steken van voorwerpen

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

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

²⁸ Art. 39 Koninklijk besluit van 17 september 2005 tot 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, B.S. 11 oktober 2005.

Artikel 45 Vrijmaken van het vaarwater

- § 1. De kapitein of schipper moet de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken als zijn schip, dat is vastgevaren of gezonken, of als een door zijn schip verloren voorwerp, het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren.
- § 2. De voorgaande verplichting geldt ook voor de kapitein of schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.
- § 3. Indien vanaf een schip stoffen of voorwerpen te water raken, moet de kapitein of schipper er voor zorgen dat deze zo spoedig mogelijk worden opgeruimd.
- § 4. Bij de voorgaande verplichtingen moeten de aanwijzingen van de bevoegde personen worden opgevolgd.

Artikel 46 Laden en lossen

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

Artikel 47 Werkzaamheden op of aan schepen

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

- a) ²⁹met toestemming van de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, of
- b) op een scheepswerf dan wel op of aan het terrein van een herstellingsinrichting.

Artikel 48 Diverse activiteiten

Behoudens vergunning van de beheerder is het verboden:

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

Artikel 49³⁰ Bijzondere gebeurtenissen

Zonder vergunning van de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole is het verboden op het kanaal een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

²⁹ Art. 25§7 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

³⁰ Art. 25§8 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

Artikel 50 Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen

Aan de toestemmingen, ontheffingen en vergunningen kunnen voorwaarden worden verbonden.

Artikel 51 Verkeerstekens

§ 1. In het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer kunnen verkeerstekens worden aangebracht of verwijderd door de beheerder.

§ 2. ³¹De verkeerstekens die kunnen worden aangebracht en hun betekenis zijn vermeld in bijlage 1.

Bij bekendmaking kunnen voorschriften worden gegeven die een verbod, een gebod, een aanbeveling of een inlichting bevatten en die in de plaats treden van de verkeerstekens vermeld in bijlage 1.

§ 3. ³²De in bijlage 1 van dit reglement opgenomen verkeerstekens hebben, zodra zij worden aangebracht, dezelfde verordenende kracht als dit reglement.

Van een verkeersteken en van een voorschrift die een verbod of een gebod bevatten, kan door een bevoegd persoon ontheffing worden verleend.

§ 4. ³³De in bijlage 1 vermelde verkeerstekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt door bijpanelen:

- de boven een verkeersteken aangebrachte bijpanelen duiden op de afstand waarop de gesignaleerde toestand zich bevindt;
- de onderaan aangebrachte bijpanelen duiden op de aard van het verbod, gebod, de beperking of de aanwijzing;
- de opzij aangebrachte bijpanelen duiden op de afstand of de richting waarvoor het paneel geldt.

Artikel 52 Verkeersaanwijzingen en bekendmakingen

§ 1. Elk bevoegd persoon kan ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en ter bescherming van de werken, de kapitein of een schipper een verkeersaanwijzing geven.

Verkeersaanwijzingen hebben voorrang op verkeerstekens.

§ 2. ³⁴De met de politie te water belaste overheid van de federale politie en de beheerder kunnen tevens ter verzekering van de in paragraaf 1 bedoelde belangen voor bijzondere situaties tijdelijke voorschriften vaststellen, die als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven.

§ 3. De bekendmakingen, bedoeld in paragraaf 2 worden gepubliceerd voor wat de zeeschepen betreft in de "Berichten aan Zeevarenden" en voor wat de binnenschepen betreft, in de "Berichten aan de Schipperij".

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

³¹ Art. 20 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

³² Art. 20 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

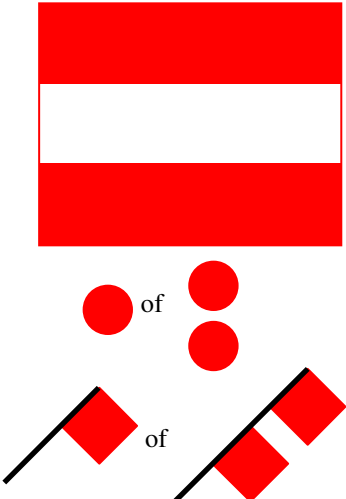
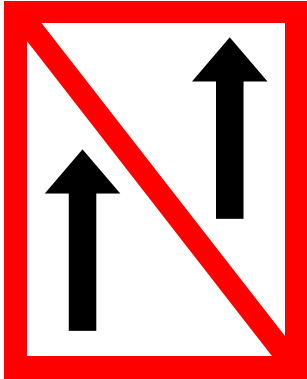
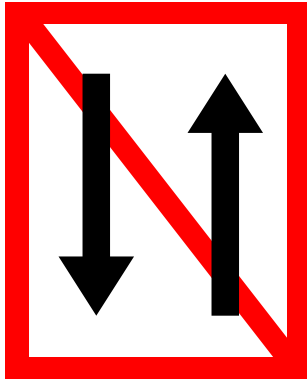
³³ Art. 20 Koninklijk besluit van 21 januari 2000 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000.

³⁴ Art.25§9 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, *B.S.* 29 maart 2000, *B.S.* 16 juli 1999.

§ 5. Het besluit van de beheerder om ten aanzien van een schip gebruik te maken van de prerogatieven vermeld in artikel 14, eerste lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart, wordt bekendgemaakt in de "Berichten aan de Zeevarenden" als het om een zeeschip gaat, en in de "Berichten aan de Schipperij" als het om een binnenschip gaat.

Bijlage 1. Verkeerstekens

AFDELING I. Verbodstekens

<p>A.1 In, uit of doorvaren verboden (Algemeen teken):</p> <ul style="list-style-type: none">- hetzij borden;- hetzij rode lichten;- hetzij rode vlaggen. <p>Twee boven of naast elkaar geplaatste borden, lichten of vlaggen duiden een verbod van langere duur aan.</p>	 <p>The image shows three types of prohibition signs. The first is a red rectangle with a white horizontal band. The second is two red circles, with the word 'of' between them. The third is two red diamonds, also with the word 'of' between them.</p>
<p>A.2 Verboden voorbij te lopen</p>	 <p>The image shows a red square sign with a diagonal line from the top-left to the bottom-right. Two black arrows point upwards, one on the left and one on the right.</p>
<p>A.4 Verboden te ontmoeten en voorbij te lopen</p>	 <p>The image shows a red square sign with a diagonal line from the top-left to the bottom-right. Two black arrows point in opposite directions, one pointing down and one pointing up.</p>

Artikel 57 Opheffing

Het koninklijk besluit van 7 september 1950 tot goedkeuring van het bijzonder reglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 25 maart 1952, 16 oktober 1954 en 17 oktober 1956, wordt opgeheven.

Artikel 58 Opheffing

Het koninklijk besluit van 27 januari 1992 houdende scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen wordt ingetrokken.

Artikel 59 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

Artikel 59bis³⁷ Inwerkingtreding

Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 43decies en 43undecies in werking op 1 juli 2007.

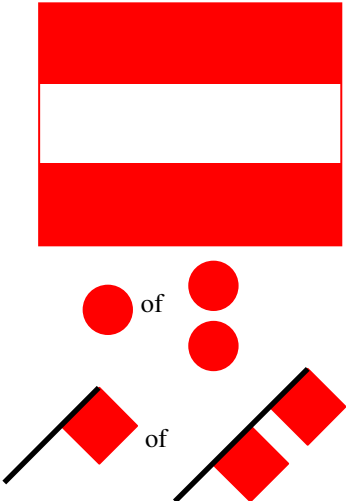
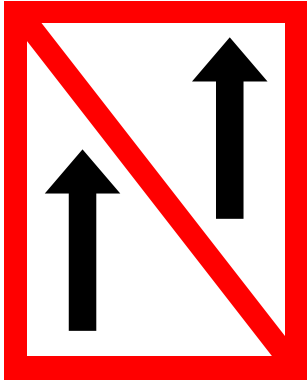
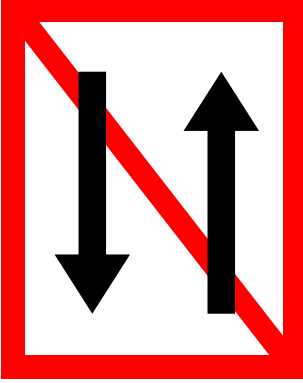
Artikel 60 Uitvoeringsbepaling


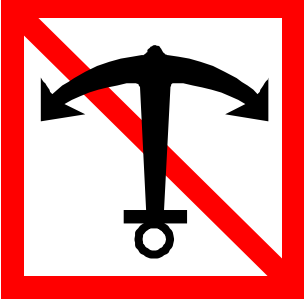

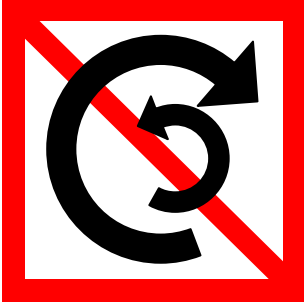
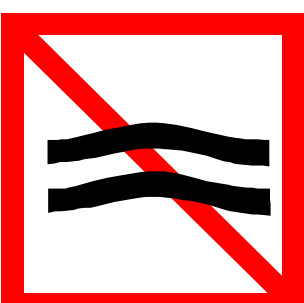


Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

³⁷ Art. 40 Koninklijk besluit dd. 17 september 2005 tot 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, *B.S.* 11 oktober 2005.

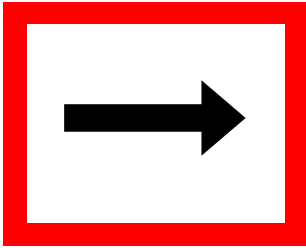
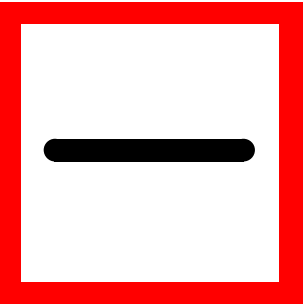

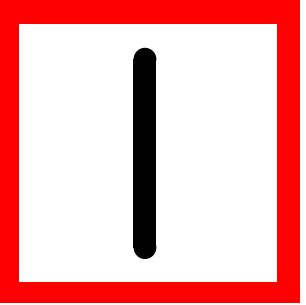
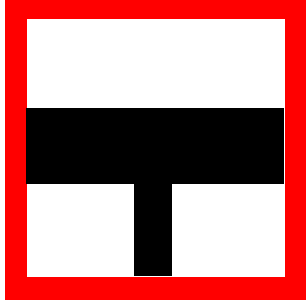
Bijlage 1. Verkeerstekens

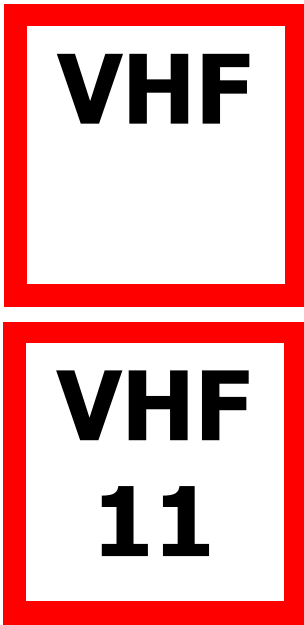
AFDELING I. Verbodstekens

<p>A.1 In, uit of doorvaren verboden (Algemeen teken):</p> <ul style="list-style-type: none">- hetzij borden;- hetzij rode lichten;- hetzij rode vlaggen. <p>Twee boven of naast elkaar geplaatste borden, lichten of vlaggen duiden een verbod van langere duur aan.</p>	 <p>The image shows three types of prohibition signs. At the top is a rectangular board with three horizontal stripes: red, white, and red. Below this are two red circles, with the word 'of' between them. At the bottom are two red diamonds, also with the word 'of' between them.</p>
<p>A.2 Verboden voorbij te lopen</p>	 <p>A square sign with a red border and a diagonal red line from the top-left to the bottom-right. Two black arrows point upwards, one on the left and one on the right.</p>
<p>A.4 Verboden te ontmoeten en voorbij te lopen</p>	 <p>A square sign with a red border and a diagonal red line from the top-left to the bottom-right. One black arrow points downwards on the left, and one black arrow points upwards on the right.</p>

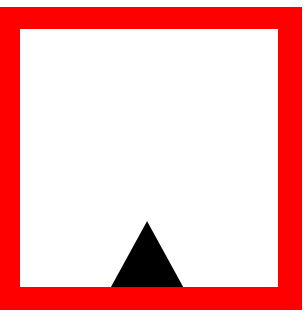
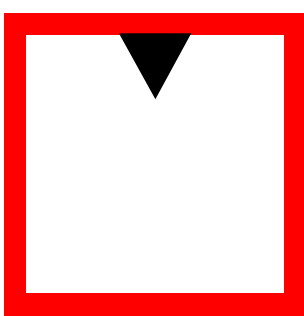
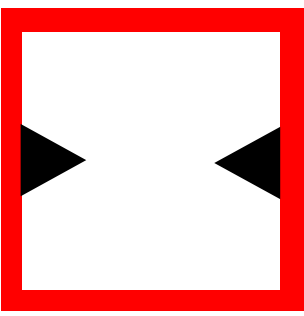
<p>A.5 Verboden ligplaats te nemen</p>	
<p>A.6 Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van het vaarwater waar het bord is aangebracht</p>	
<p>A.7 Verboden te meren aan de zijde van het vaarwater, waar het bord is aangebracht</p>	
<p>A.8 Verboden te keren</p>	
<p>A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken</p>	 <p>of  </p>

AFDELING II. Gebodstekens

<p>B.1 Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl</p>	
<p>B.5 Verplichting vóór het bord stil te houden onder de omstandigheden in het reglement bepaald</p>	
<p>B.6 Verplichting de vaarsnelheid te beperken zoals is aangegeven (in km/h)</p>	
<p>B.8 Verplichting bijzonder op te letten</p>	
<p>B.9 Verplichting niet het hoofdvaarwater op te varen indien daardoor de schepen op het hoofdvaarwater worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen</p>	

<p>B.11 Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften of zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal</p>	
---	---



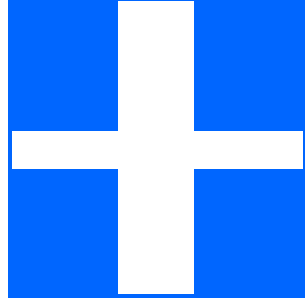
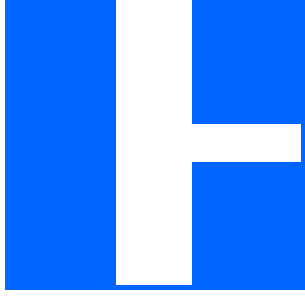

AFDELING III. Beperkingstekens




<p>C.1 De waterdiepte is beperkt.</p>	
<p>C.2 De doorvaarthoogte is beperkt</p>	
<p>C.3 De breedte van de vaargeul of de doorvaart is beperkt</p>	

<p>C.4 Beperkingen zijn opgelegd aan de scheepvaart: vraag inlichtingen</p>	
<p>C.5 Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de rechter- (linker-)oever; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord</p>	

AFDELING IV. Aanwijzingstekens

<p>E.4 b) Vrij varende veerpont</p>	
<p>E.5 Toestemming ligplaats te nemen</p>	
<p>E.5.1 Toestemming ligplaats te nemen tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord</p>	

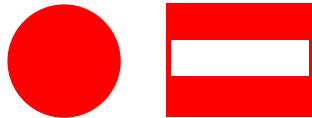

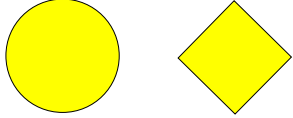
<p>E.7 Toestemming te meren</p>	
<p>E.8 Plaats om te keren</p>	
<p>E.9 a) Het gevolgde vaarwater geldt als hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater dat daarin uitmondt</p>	
<p>E.9 b) idem</p>	
<p>E.9 c) idem</p>	

<p>E.11 Einde van een verbod of van een gebod geldend voor één vaarrichting of einde van een beperking</p>	
<p>E.17 Waterskiën toegestaan</p>	
<p>E.21 Snel varen voor kleine motorschepen toegestaan</p>	

AFDELING V. Tekens aan kunstwerken

1. Algemeenheden

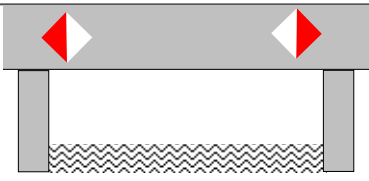
Voor de signalisatie aan kunstwerken kunnen volgende tekens worden gebruikt:

<p>A.1: hetzij rode vaste lichten, hetzij een rechthoekig rood bord met witte horizontale streep.</p>	
<p>E.1: hetzij groene vaste lichten, hetzij een rechthoekig groen bord met verticale witte streep.</p>	
<p>D.1: hetzij gele vaste lichten, hetzij een geel ruitvormig bord.</p>	

2. Tekens aan kunstwerken

A. Vaste bruggen en vaste delen van bruggen

1. Begrenzing van de breedte van het vaarwater

Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen	
---	---

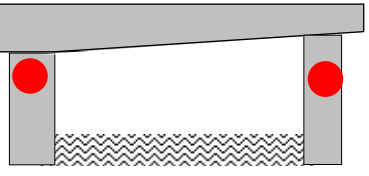
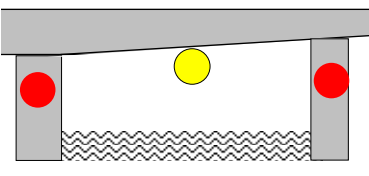
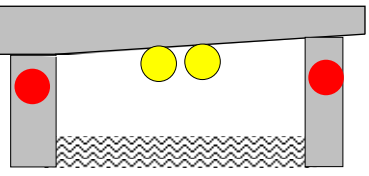
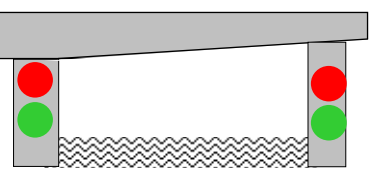
2. Verboden doorvaartopening

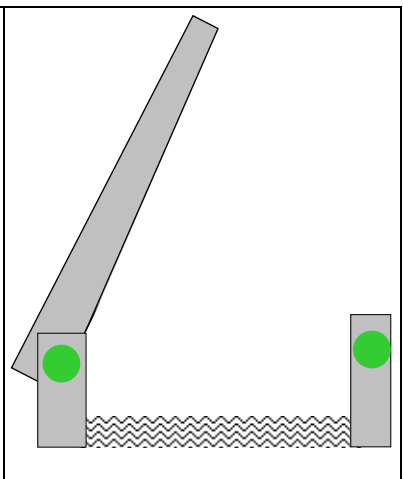
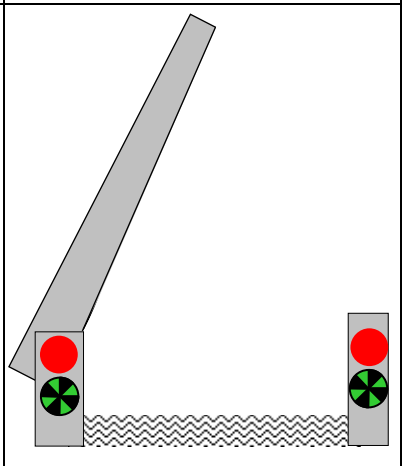
Verboden doorvaartopening	
---------------------------	---

B. Beweegbare bruggen

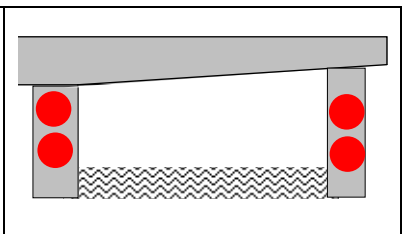
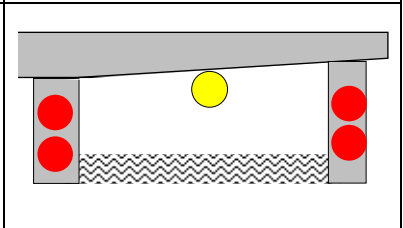
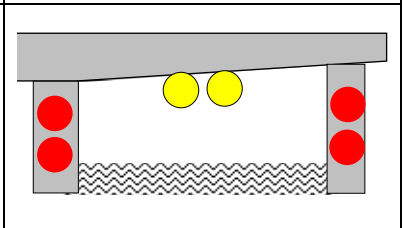
Opmerking: Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst

1. Bruggen in bedrijf

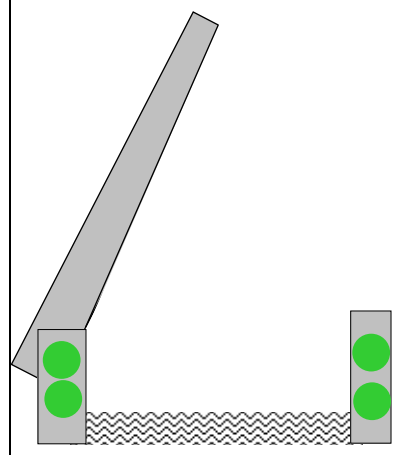
Doorvaart verboden	
Doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk	
Doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden	
Doorvaart verboden, wordt aanstonds toegestaan	

<p>Doorvaart toegestaan</p>	 <p>A diagram showing a raised bridge structure over a body of water. The bridge is tilted upwards. On the left and right sides, there are vertical posts with a single green light illuminated. The water is represented by a wavy line.</p>
<p>Doorvaart verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijkerwijs niet meer mogelijk is</p>	 <p>A diagram showing a raised bridge structure over a body of water. The bridge is tilted upwards. On the left and right sides, there are vertical posts with a red light illuminated and a black-green light (a black circle with a green center) illuminated below it. The water is represented by a wavy line.</p>

2. Bruggen buiten bedrijf

<p>Doorvaart verboden</p>	 <p>A diagram showing a closed bridge structure over a body of water. The bridge is horizontal. On the left and right sides, there are vertical posts with two red lights illuminated. The water is represented by a wavy line.</p>
<p>Doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk</p>	 <p>A diagram showing a closed bridge structure over a body of water. The bridge is horizontal. On the left and right sides, there are vertical posts with two red lights illuminated. In the center of the bridge, there is a single yellow light. The water is represented by a wavy line.</p>
<p>Doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden</p>	 <p>A diagram showing a closed bridge structure over a body of water. The bridge is horizontal. On the left and right sides, there are vertical posts with two red lights illuminated. In the center of the bridge, there are two yellow lights. The water is represented by a wavy line.</p>

Doorvaart toegestaan, brug is onbewaakt



Bijlage 2.³⁸ Gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren

Gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren.

- 1° Naam en roepnaam van het schip, en eventueel, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer
- 2° Nationaliteit van het schip.
- 3° Lengte en diepgang van het schip.
- 4° Haven van bestemming.
- 5° Voor een schip dat de Gentse zeehaven 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 schip dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar de Gentse zeehaven 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 schip als omschreven in de INF-Code, de hoeveelheden van die goederen en hun plaats aan boord, en indien zij worden vervoerd in voor vervoer bestemde landeenheden, 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 schip.
- 10° Totaal aantal opvarenden.
- 11° Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

³⁸ Art. 11 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.

Bijlage 3.³⁹ Checklist voor schepen

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"/>

³⁹ Art. 12 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 chemicaliën in bulk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Internationaal) certificaat van geschiktheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk

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 document 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-certificaat (gedetailleerde beschrijving en serie-nummer)	Afgegeven door (instantie van afgifte)	Te (plaats/land)
	Ja	Neen	GMDSS*
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 4.

Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een schip op weg naar de Gentse zeehaven meedeelt:

1. Identificatie van het schip (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.

Bijlage 5.

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 IBC Code en de IGC Code en, in voorkomend geval, de klasse van het schip 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 vervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;
- b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.